



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY
भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4
प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 145]
No. 145]

नई दिल्ली, शुक्रवार, अक्टूबर 21, 2005/आश्विन 29, 1927
NEW DELHI, FRIDAY, OCTOBER 21, 2005/ASVINA 29, 1927

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 17 अक्टूबर, 2005

सं. टीएमपी/34/2005-आईजीटीपीएल.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार कोचीन पत्तन न्यास (सीओपीटी) में स्थित राजीव गांधी कंटेनर टर्मिनल (आरजीसीटी) में अपने प्रचालन के लिए दरों के मान के निर्धारण हेतु इण्डिया गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (आईजीटीपीएल) से प्राप्त प्रस्ताव का अनुमोदन करता है।

इंडिया गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (आईजीटीपीएल)

आवेदक

आदेश

(अक्टूबर, 2005 के 6ठे दिन पारित किया गया)

यह मामला कोचीन पत्तन न्यास (सीओपीटी) में स्थित राजीव गांधी कंटेनर टर्मिनल (आरजीसीटी) में अपने प्रचालन के लिए दरों के मान के निर्धारण हेतु इण्डिया गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (आईजीटीपीएल) से प्राप्त प्रस्ताव से सम्बन्धित है।

1.2. आईजीटीपीएल ने सीओपीटी के साथ दो लाइसेंसों यथा; (क) आरजीसीटी में सुविधाओं के आवश्यक विकास, सुधार सहित प्रचालन और प्रबन्ध हेतु अधिकतम 8 वर्ष 6 महीने की अवधि के लिए लाइसेंस; और (ख) कोचीन पत्तन न्यास में वल्लारपादम स्थित इंटरनेशनल कंटेनर ट्रांशिपमेंट टर्मिनल (आईसीटीटी) के विकास, निर्माण, प्रचालन और प्रबन्ध हेतु निर्माण, प्रचालन, हस्तांतरण (बीओटी) आधार पर 30 वर्ष की अवधि के लिए लाइसेंस, हेतु 31 जनवरी, 2005 को एक लाइसेंस करार (एलए) निष्पन्न किया था।

2.1. आईजीटीपीएल ने राजीव गांधी कंटेनर टर्मिनल में 1 अप्रैल, 2005 से प्रचालन आरम्भ कर दिए थे। लगभग उस समय, इसने इस प्राधिकरण से सीओपीटी के दरों के मान में निर्धारित मौजूदा कंटेनर संबद्ध प्रशुल्क एक अंतरिम प्रशुल्क प्रबंध के रूप में अनुमोदित करने का अनुरोध किया था। इसलिए, इस प्राधिकरण ने 1 अप्रैल, 2005 से 30 जून, 2005 तक की 3 माह की अवधि के लिए सीओपीटी के मौजूदा दरों के मान को अपनाने का अनुमोदन करते हुए 31 मार्च, 2005 को एक आदेश पारित किया था, बशर्ते कि आईजीटीपीएल संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार 30 अप्रैल, 2005 तक एक व्यापक प्रस्ताव प्रस्तुत कर देगा, ताकि यह प्राधिकरण आंतरिक जांच-पड़ताल और सामान्य परामर्श के बाद 30 जून, 2005 तक इस मामले में निर्णय कर सके। यह भी आदेश दिया गया था कि यदि इस प्राधिकरण द्वारा अंतिम दरों के बारे में 30 जून, 2005 तक निर्णय नहीं किया जाता है, तो अंतरिम दरों में 10% की एक समान कटौती कर दी जाएगी।

2.2 बाद में, आईजीटीपीएल ने इस प्राधिकरण से प्रस्ताव प्रस्तुत करने हेतु 15 मई, 2005 तक का समय प्रदान करने के लिए अनुरोध किया था, जिसे स्वीकार का लिया गया था। तथापि, आईजीटीपीएल को यह सूचित कर दिया गया था कि यदि अंतिम दर 30 जून, 2005 तक अधिसूचित नहीं की जाती है, तो एकसमान कटौती संबंधी हमारे आदेश में दी गई अंतिम सीमा पर इसके प्रस्ताव को प्रस्तुत करने के लिए बढ़ाई गई अवधि से कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा।

3.1 इस पृष्ठभूमि में, आईजीटीपीएल ने लागत विवरणों और आरजीसीटी के लिए अंतिम दरों के निर्धारण हेतु प्रस्तावित दरों के मान सहित 12 मई, 2005 को एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया है।

3.2 चूंकि, प्रस्ताव में लागत विवरण तैयार करने के लिए लगाए गए अनुमानों और पूर्वानुमानों के किसी आधार के बारे में स्पष्टीकरण नहीं दिया गया था, इसलिए आईजीटीपीएल को श्रुट पूर्वांनुमानों के आकलन, आय अनुमानों के विस्तृत परिकलन, प्रचालन व्ययों और उपरि खर्चों, सकल परिसंपत्ति में प्रस्तावित अभिवृद्धियों के व्ययों का स्पष्टीकरण देने के लिए परामर्श दिया गया था। यह भी अनुरोध किया गया था कि संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित 3 वर्ष की प्रशुल्क वैधता अवधि के अनुसार वर्ष 2007-08 के लिए अनुमानों के साथ-साथ लागत विवरण भी अद्यतन किए जाएं।

3.3. प्रत्युत्तर में, आईजीटीपीएल ने अद्यतन लागत विवरण अग्रेषित कर दिए हैं और अपेक्षित सूचनाएं प्रस्तुत कर दी हैं।

3.4. लाइसेंस करार और प्रशुल्क प्रस्ताव की मुख्य मुख्य बातें निम्नलिखित हैं :-

(क) आरजीसीटी परियोजना के सम्बन्ध में लाइसेंस करार :

(i) यह लाइसेंस करार दो लाइसेंसों के लिए है, यथा - अधिकतम आठ वर्ष छह महीने की अवधि के लिए आरजीसीटी का प्रचालन प्रबंध और वल्लारपादम स्थित इंटरनेशनल कंटेनर ट्रांशिपमेंट टर्मिनल का 30 वर्ष की अवधि के लिए विकास निर्माण, प्रचालन और प्रबंध।

(ii) लाइसेंसधारक द्वारा परस्पर सहमति के शर्ताधीन अधिकतम दो वर्ष की अवधि के लिए आईसीटीटी और आरजीसीटी में साथ-साथ प्रचालन।

(iii) लाइसेंस धारक को 40.80 करोड़ रुपए के अपफ्रंट शुल्क के भुगतान पर (8 वर्ष की अवधि में चरणबद्ध तरीके से देय) आरजीसीटी की मौजूदा सुविधाओं का अधिग्रहण करना होगा। अपफ्रंट भुगतान में आईजीटीपीएल को हस्तांतरित सीओपीटी के चिह्नित उपस्कर की लागत शामिल है।

(iv) सीओपीटी ने 414 मीटर लम्बी बर्थ, कन्टेनर पार्किंग यार्ड, रीफर यार्ड 5% की वार्षिक वृद्धि के शर्ताधीन 96 मिलियन रुपए (दिनांक 01.04.2004 पर आधारित) के वार्षिक लाइसेंस शुल्क पर पट्टे पर देने हैं।

आईजीटीपीएल के अनुरोध पर, प्रत्येक 5 वर्ष के बाद 30% की वृद्धि के शर्ताधीन 1 रुपए की सांकेतिक दर पर लाइसेंसधारक को सहायक क्षेत्र (बैंक-अप एरिया) के साथ 158.5 मीटर वाली अतिरिक्त क्यू-7 बर्थ उपलब्ध कराई जानी है।

(v) यदि लाइसेंसधारक आरजीसीटी के प्रचालन की तारीख से 6 वर्ष की समाप्ति से पहले आईसीटीटी का निर्माण कार्य आरम्भ नहीं करता है, तो आरजीसीटी को छठे वर्ष के अंत तक 4,00,000 टीईयू के प्रहस्तन के लिए अवश्य विकसित किया जाए।

(vi) लाइसेंसधारक को आरजीसीटी में इस समय लाइसेंसदाता के कार्यरत 352 कर्मचारियों को स्वीकार करना होगा और जब तक वे आरजीसीटी का प्रचालन करते हैं, तब तक वे आईजीटीपीएल में प्रतिनियुक्ति पर जारी रहेंगे।

(vii) आरजीसीटी परियोजना अवधि के अंत में लाइसेंसधारक के पास लाइसेंस करार में उल्लेख के अनुसार लाइसेंसदाता द्वारा देय क्षतिपूर्ति के बदले में लाइसेंसदाता के उपस्कर को वापस करने का विकल्प रहेगा।

(viii) लाइसेंसधारक ने अर्जित सकल राजस्व के 33.3% के बराबर मासिक आधार पर रायल्टी का भुगतान करना है। परंतु, प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार प्रशुल्क परिकलन में विभाजित नहीं किया जाएगा।

(ख) प्रस्ताव :

- (i) परियोजना में निम्नलिखित परिस्थितियों में लगभग 117.65 करोड़ रुपए का निवेश करने का प्रस्ताव है :-

विवरण	राशि (करोड़ रुपए)
सीओपीटी से अधिग्रहीत यांत्रिक उपस्कर (अपफ्रंट शुल्क चरणबद्ध तरीके से देय)	40.80
मौजूदा उपस्कर का वृहत् नवीकरण	8.29
सिविल ढांचा	3.90
नए कंटेनर, प्रहस्तन उपस्कर (चल बंदरगाह क्रेन और अन्य प्रहस्तन उपस्कर) की खरीद	56.43
सूचना प्रौद्योगिकी एवं विविध व्यय	8.23

दोनों बर्थों पर 25 बीएमपीएच का न्यूनतम उत्पादकता स्तर प्रदान करने के लिए क्षेत्रीय प्रतिस्पर्धियों के विरुद्ध प्रतिस्पर्धा करने और लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार छठे वर्ष के अंत में 4 लाख टीईयू प्रतिवर्ष का प्रहस्तन करने हेतु आरजीसीटी का विकास करने और सक्षम बनाने के लिए इसे अतिरिक्त तटीय क्रेनों में निवेश करना होगा, क्योंकि मौजूदा उपस्कर खराब हालत में है और अपेक्षित सेवा स्तर लगातार प्रदान करने में असमर्थ हैं। दक्ष प्रचालनों से अधिकतम लाभ प्राप्त करने के लिए कम्प्यूटरीकृत तकनीकी प्रचालन सेवा (टीओएस) में नया निवेश प्रस्तावित किया गया है। प्रयुक्त प्रणाली भी वल्लारपादम स्थानांतरित कर दी जाएगी, ताकि सम्बन्धित प्रयोक्ताओं के लिए अधिकतम लाभ हेतु आरजीसीटी लागत ढांचे पर न्यूनतम प्रभाव सुनिश्चित किया जा सके। इसने उल्लेख किया है कि उपस्कर पर प्रस्तावित निवेश लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार है और वास्तविक वार्तासम्मत मूल्य पर आधारित है तथा सत्यापन हेतु उचित समय पर दस्तावेजी प्रमाण प्रस्तुत करने के लिए यह सहमत हो गया है।

- (ii) अधिग्रहण के समय आरजीसीटी की डिजाइन क्षमता 1,95,000 टीईयू उल्लिखित की गई है, जिसके बढ़कर 3,35,000 टीईयू होने का अनुमान है।
- (iii) यातायात पूर्वानुमान का अनुमान डीपीआई और एक परामर्शदाता फर्म द्वारा किए गए सघन अध्ययन पर आधारित है। तदनुसार, यातायात पूर्वानुमान निम्नलिखित हैं :-

वर्ष	शुपुट (टीईयू में)
2005-06	212,951
2006-07	244,894
2007-08	265,761

- (iv) वर्ष 2005-06, 2006-07 और 2007-08 के लिए कर्मचारियों की कुल संख्या क्रमशः 441 और 459 है (जिनमें 23 अनुबन्ध पर श्रमिक और लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार सीओपीटी से अधिग्रहीत 351 कर्मचारी शामिल हैं)।
- (v) लागत विवरण में आईजीटीपीएल द्वारा प्रवर्तक कम्पनी - दुबई पोर्ट अथॉरिटी को देय तकनीकी सेवा शुल्क शामिल है। उस मद को प्रशुल्क निर्धारण प्रक्रिया में शामिल करने के लिए आयकर अधिनियम की धारा 92(ग) में यथापरिभाषित के अनुसार इस लेनदेन में "उचित दूरी" सम्बन्ध स्थापित करने के लिए चार्टर्ड एकाउंटेंट का प्रमाणपत्र प्रस्तुत किया गया है।
- (vi) सीओपीटी को रायल्ली के भुगतान को प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार प्रशुल्क निर्धारण में लागत मद के रूप में शामिल नहीं किया गया है।
- (vii) सीओपीटी से अधिग्रहीत दो क्रेन 12 वर्ष पुरानी और खराब हालत में हैं। इसके अलावा, सीओपीटी से अधिग्रहीत पांच आरटीजी में से चार आरटीजी अधिग्रहण के समय प्रचालनात्मक नहीं थे। इस प्रकार, उपस्कर अनुरक्षण अनुमानों में यार्ड प्रहस्तन उपस्कर के मामले में व्यापक रख-रखाव व्यय को ध्यान में रखा जाता है।

- (viii) पुनः मरम्मत की भारी लागत को सकल परिसंपत्ति में जोड़ा गया है और चार वर्ष की अवधि में बट्टे खाते डाला गया है ।
- (ix) उपयोगिता और इंधन लागत डीपीआई के विगत अनुभव के आधार पर प्रति घंटा अनुरक्षण/चालन लागत से निकाली गई हैं और परिमाण एवं उत्पादकता का विशेष स्तर प्राप्त करने के लिए उपस्कर के उपयोग से संबद्ध किया गया है ।
- (x) प्रस्ताव तैयार करते समय संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रावधानों का अनुपालन किया गया है
- (xi) प्रस्तावित प्रशुल्क का आकलन सीओपीटी के मौजूदा कंटेनर-संबद्ध प्रभार में 36.5% के सामान्य संशोधन पर विचार करते हुए किया है और भंडारण प्रभार का आकलन उपर्युक्त सीओपीटी प्रशुल्क के 50% पर किया गया है ।

मौजूदा सीओपीटी प्रशुल्क की तुलना में प्रशुल्क में प्रस्तावित वृद्धि

प्रशुल्क में	सीओपीटी में विद्यमान प्रशुल्क की तुलना में प्रस्तावित उर्ध्वगामी संशोधन (प्रतिशत)	
	भरे हुए कंटेनर 20 फुट और 40 फुट	खाली कंटेनर 20 फुट और 40 फुट
गेंद्री क्रेन प्रभार, खाड़ी में शिफ्टिंग प्रभार (नौभरण)	45%	45%
क्वे क्रेन से यार्ड तक और विलोमतः दुलाई	37.5%	45%
कंटेनर यार्ड में प्रहस्तन	37.5% (20") 57.14% (40")	40%
पोतांतरण कंटेनर के लिए मिश्रित प्रहस्तन प्रभार	44%	44%
घाटशुल्क प्रभार	36%	33%
भंडारण भंडार (8वे दिन से)	50%	50%

भरे हुए कंटेनर के लिए निशुल्क अवधि सीओपीटी के दरों के मान में निर्धारित 5 दिन की तुलना में 7 दिन प्रस्तावित की गई है । खाली कंटेनर, पोतांतरण कंटेनर के लिए निशुल्क अवधि सीओपीटी के दरों के मान में निर्धारित स्तर के बराबर प्रस्तावित की गई है ।

प्रहस्तन प्रभारों, घाटशुल्क प्रभारों और भंडारण प्रभारों के संबंध में खतरनाक कंटेनरों/आकार से बड़े कार्गो वाले कंटेनरों के लिए लागू प्रभारों की तुलना में 25% अधिक प्रीमियम प्रस्तावित किया गया है ।

4.1 निर्धारित परामर्श प्रक्रिया के अनुसार, आईजीटीपीएल द्वारा लागत विवरणों और प्रस्तावित दरों के मान के साथ प्रस्तुत प्रस्ताव सीओपीटी और संबंधित प्रयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रोहित किया गया था ।

4.2 प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियों की प्रतियां आईजीटीपीएल को प्रतिपुष्टि सूचना/टिप्पणियों के लिए अग्रोहित कर दी गई थीं ।

5. प्रस्ताव की आरंभिक जांच-पड़ताल और प्रस्तुत सूचना के आधार पर आईजीटीपीएल से विभिन्न मुद्दों पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने के लिए अनुरोध किया गया था । आईजीटीपीएल ने हमारे प्रश्नों का प्रत्युत्तर दिया है । हमारे द्वारा उठाए गए महत्वपूर्ण प्रश्नों और आईजीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत उत्तरों का सारांश नीचे दिया गया है :-

क्र.सं. हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्न

आईजीटीपीएल द्वारा दिए गए उत्तर

- (i) आईजीटीपीएल द्वारा आरजीसीटी में प्रचालन पूरी तरह बंद कर देने तथा आईसीटीटी में नई सुविधा में अंतरित होने की प्रत्याशित अवधि निर्दिष्ट करें ।

लाइसेंस करार के अनुसार, आईसीटीटी का निर्माण आरजीसीटी में प्रचालन के आरंभ से 2 वर्ष के भीतर आरंभ किया जाना है तथा निर्माण अवधि 24 माह से अधिक नहीं होगी । "निर्माण कार्यों के आरंभ की तिथि-शर्त (ड)" की परिभाषा खंड 3.7 (क)(V) के संयोजन में 4 वर्षों के भीतर वल्लारपादम में जाना स्पष्ट करती है ।

- (ii) (क) स्पष्ट करें कि क्या आईजीटीपीएल द्वारा व्यवस्था किए जाने वाले प्रस्तावित सीएफएस प्रचालन लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार हैं। यदि हां, तो एक पृथक अनुसूची के तहत प्रस्तावित सीएफएस प्रचालन लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार है। यदि हां तो एक पृथक अनुसूची के तहत प्रस्तावित दरों के मान में स्पष्ट रूप से शामिल किए जाने वाले सीएफएस प्रचालनों के लिए प्रशुल्क व्यवस्था क्या है।
- (ख) स्पष्ट करें कि क्या आईजीटीपीएल लाइसेंस करार के अनुसार नौतल पर जहाजी कुली कार्य, नौभरण आयोजन, बांधने/खोलने इत्यादि के लिए उत्तरदायी है। यदि हां, तो प्रशुल्क व्यवस्था पर विशिष्ट प्रकाश डालें।
- (iii) पुष्टि करें कि दूसरे लाइसेंस के लिए उपगत/उपगत किया जाने वाला कोई भी व्यय चाहे वह प्रारम्भिक व्यय हो या कोई विकास लागत हो या पूंजीगत लागत हो, विचाराधीन लागत विवरण का भाग नहीं है।
- (iv) (क) सीओपीटी द्वारा प्रक्षेपित आशावादी परिदृश्य से निम्नतः स्तर पर श्रुपट का प्रक्षेपण करने के कारण तथा वर्ष 2005-06 तथा 2006-07 के लिए 14% से 15% प्रतिवर्ष की अनुमानित यातायात वृद्धि की तुलना में वर्ष 2007-08 के लिए कंटेनर यातायात वृद्धि को 8.5% तक सीमित रखने के लिए कारणों को स्पष्ट करें।
- (ख) बक्सों को टीईयू में रूपांतरित करने में अवलोकित अन्तर को आय में आवश्यक समायोजनों, यदि कोई हो, के साथ सही किया जाना है।
- (v) (क) आय अनुमान में पोतांतरण कंटेनर प्रहस्तन तथा भरने/खाली करने के प्रभारों के उद्ग्रहण से राजस्व का अनुमान न लगाने के कारणों को स्पष्ट करें। इन प्रशुल्क मदों के लिए आय अनुमान को अद्यतन किया जाए या असंगत प्रशुल्क मदों को दरों के मान से हटा दिया जाए।
- (क) सीएफएस प्रचालन तृतीय पक्षों द्वारा किया जाना है तथा आईजीटीपीएल स्टैकयार्ड एवं सीएफएस के बीच कंटेनरों के संवहन के लिए तथा साथ ही सीएफएस में लिफ्ट ऑफ तथा माऊंटिंग प्रचालन के लिए आवश्यक ट्रैक्टर-ट्रेलर तथा उपस्कर की व्यवस्था करने के लिए ही उत्तरदायी है। सीएफएस के लिए प्रशुल्क को असावधानीवश दरों के मान में शामिल कर लिया गया था तथा उसे (खंड 3.7) दरों के प्रस्तावित संशोधित अनुमानों से हटा दिया गया है।
- (ख) आईजीटीपीएल बोली परियोजना के लिए बोली देने के समय प्रवृत्त प्रचालनात्मक प्रक्रिया विधियों पर आधारित थी। उस समय प्रवृत्त प्रचालनात्मक प्रक्रियाओं के अनुसार, पत्तन द्वारा कंटेनरों के वास्तविक प्रहस्तन हेतु सेवाएं दी जाती हैं। जहाजी कुली कार्य तथा नौभरण आयोजना सेवाएं सीधे पोत के एजेंटों द्वारा दी जानी थी। लाइसेंस करार में आईजीटीपीएल को जहाजी कुली कार्य लाइसेंस प्रदान करने के लिए पत्तन की विशिष्ट पुष्टि की व्यवस्था भी की गई है। इस स्थिति के मद्देनजर तथा संरक्षा अपेक्षाओं को ध्यान में रखते हुए इसका इरादा लाइसेंस करार की आवश्यकताओं को पूरा करने के साथ-साथ पोत एजेंटों की अपेक्षाओं को पूरा करने के लिए उपयुक्त प्रचालनात्मक प्रक्रियाविधियों का विकास करने का है।
- लागत विवरण में आईसीटीटी से जुड़ी किन्हीं पूंजीगत विकासात्मक लागतों को शामिल नहीं किया जाता है। आरम्भिक व्ययों को दो लाइसेंसों के बीच पृथक करना अव्यवहार्य है।
- (क) मौनसेल द्वारा संचालित स्वतंत्र बाजार अध्ययन के अनुसार यातायात प्रक्षेपण आधार परिदृश्य (मध्यवर्ती) से उच्चतर होते हैं तथा साथ ही प्रक्षेपणों से भी उच्चतर होते हैं। यातायात वृद्धि डीपीआई द्वारा आरम्भ किए गए बाजार अध्ययन पर आधारित है। आरम्भिक दो वर्षों में अनुमानित उच्चतर वृद्धि कोचीन कार्गो के पुनः ग्रहण के कारण है, जिसे अन्य पत्तनों को विपथित कर दिया गया था तथा तत्पश्चात्, स्वाभाविक वृद्धि दर का अनुमान लगाया गया है।
- (ख) टीईयू रूपांतरण में आय अनुमान का कतिपय पूर्णांकन किया गया है। इसे सही कर दिया गया है। इस समायोजन के परिणामस्वरूप 3 वर्षीय अवधि में अनुमानित राजस्व में 234 लाख रुपए की कमी आएगी।
- (क) पोतांतरण प्रमात्राओं के मामूली-सा होने की आशा है तथा इससे दरों के मान में पर्याप्त लाभ नहीं होगा। किसी एकबारगी पोतांतरण अपेक्षा को सुकर बनाने के उद्देश्य से इस सेवा के लिए प्रशुल्क को प्रस्तावित दरों के मान में शामिल किया गया है। जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, भरने/खाली करने से सम्बन्धित अनुसूची को प्रस्तावित दरों के मान से हटा दिया गया है।

(ख) पिछले दो वर्षों के लिए सीओपीटी में कंटेनरों की विभिन्न श्रेणियों के रूकने का औसत समय तथा आईजीटीपीएल द्वारा भण्डारण प्रभार के अनुमान में विचार में लिए गए औसत समय को निर्दिष्ट करें ।

(ग) आय अनुमान में कंटेनरों की विभिन्न गतिविधियों को लेखे में लिया गया है, किन्तु प्रस्तावित दरों के मान में सड़क/रेल/सीएफएस गतिविधियों के लिए प्रशुल्क उद्ग्रहण की कोई स्पष्ट व्यवस्था नहीं की गई है ।

(vi) मजूरी लागत तथा अन्य अनुषंगी लाभों तथा प्रति टीईयू कर्मचारी लागत के ब्यौरे कंटेनर प्रचालनों के लिए पूर्व में सीओपीटी द्वारा उपगत समान प्रकार की लागतों के तुलनात्मक विश्लेषण सहित ।

(vii) (क) सीओपीटी से अधिग्रहीत आस्तियों तथा नवीन अधिप्राप्त उपस्करों की अनुरक्षण लागत का विस्तृत परिकल्पन/पत्तन से अधिग्रहीत आस्तियों के सम्बन्ध में वर्ष 2004-05 के लिए सीओपीटी द्वारा उपगत वास्तविक मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत के सन्दर्भ में अनुमानों का औचित्य बताएं ।

(ख) प्रति टीईयू विद्युत लागत तथा प्रति लीटर ईंधन लागत, प्रति टीईयू ईंधन खपत निर्दिष्ट करते हुए जनोपयोगिताओं तथा ईंधन लागत का ब्यौरेवार परिकलन ।

(ग) बीमा कम्पनी को किए गए वास्तविक भुगतान के सन्दर्भ में बीमा लागत के अनुमान का औचित्य बताएं ।

(viii) यदि यह मानते हुए कि आरजीसीटी में प्रचालनों को चार वर्षों के भीतर बन्द कर दिया जाएगा, सीओपीटी से अधिग्रहीत संरचना, अभियांत्रिक उपस्कर पर मूल्यहास 25% माना जाना है, तो कृपया प्रशुल्क समायोजन के लिए उपयुक्त उपचारी उपायों का प्रस्ताव करें, यदि प्रत्याशित अन्तर चार वर्षों के भीतर नहीं होता ।

(ख) रूकने की श्रेणीवार तथा क्रमवाद सूचना उलब्ध नहीं है। बाजार अनुमानों के समनुरूप सभी श्रेणियों के कंटेनरों का रूकने का औसत समय अनुमान में विचारार्थ शामिल किया गया है।

(ग) सीओपीटी के दरों के मान में प्रत्येक गतिविधि के लिए प्रशुल्क का निर्धारण किया गया है । तथापि, आयात या निर्यात कंटेनर में दो यादों का संचलन अंतर्ग्रस्त है । अतः आय अनुमान में उपस्कर के प्रयोग हेतु दोहरा प्रशुल्क शामिल किया गया है। इसी प्रकार रेल, सड़क तथा सीएफएस परिदायों के लिए आय अनुमान प्रत्येक सेवा श्रेणी में अंतर्ग्रस्त संचलन पर आधारित है। इसमें विस्तृत अध्ययन किए बिना सीओपीटी की विद्यमान प्रशुल्क संरचना में किन्हीं परिवर्तनों का प्रस्ताव नहीं किया गया है ।

इस स्थल पर अनुभव सम्बन्धी सीमित आंकड़ों के कारण सीओपीटी से आईजीटीपीएल में प्रतिनियुक्त स्टाफ के लिए अनुषंगी लाभों सहित मजूरी लागतों के सही ब्यौरे की आशा करना अत्यन्त दुर्बल है । सीओपीटी के अन्तर्गत आरजीसीटी के पास समग्र पत्तन प्रचालनों के साझे कार्य थे, जबकि अब ये कार्य अनन्य रूप से आईजीटीपीएल द्वारा व्यवस्थित किए जाने हैं, इस प्रकार सीओपीटी तथा आईजीटीपीएल की शासन व्यवस्था के बीच प्रति टीईयू कार्मिक लागत की तुलना करना अयथार्थवादी है ।

(क) आरजीसीटीर द्वारा विशिष्ट रूप से उपगत की गई आस्ति अनुरक्षण लागतों के लिए विशिष्ट आंकड़े प्राप्त करने के लिए समय अंतराल अत्यन्त सीमित है । सीओपीटी से अधिग्रहीत आस्तियों की विद्यमान दशा तथा आयु को यथेष्ट रूप में ध्यान में रखते हुए समान उपस्कर सम्बन्धी अनुभव के आधार पर अनुमानित किया गया है ।

(ख) 6% की वार्षिक मुद्रास्फीति मानते हुए ईंधन लागतें डीजल की विद्यमान कीमत पर आधारित हैं । इसी प्रकार, बिजली लागतें पत्तन प्रशुल्क पर आधारित हैं ।

(ग) बीमा सुरक्षा लाइसेंस करार में दिए गए दायित्वों के अनुसार है तथा इसके वैश्विक विस्तार के भाग के रूप में इसे तय किया जाता है ।

(क) इसने ऊपर (i) पर प्रस्तुत अपने उत्तर को दोहराया है तथा कहा है कि लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार बल्लारपादम द्वीप समूह में अंतर्गित करना आईजीटीपीएल के लिए सर्वाधिक लाभप्रद है । अतः किसी उपचारी प्रशुल्क व्यवस्था की कोई आवश्यकता नहीं है ।

(ख) सकल ब्लॉक में अधिकांश अभिवृद्धि जून, 2005 तक या उससे पूर्व कर लिया जाना अनुमानित है । अतः मूल्यहास यथानुपात प्रभावित किया गया है ।

(ix) (क) इस तथ्य के आलोक में कि लाइसेंस करार में आईजीटीपीएल द्वारा आरजीसीटी में उपस्कर/अन्य आस्तियों पर किए जाने वाले निवेश के सम्बन्ध में कोई विशिष्ट उल्लेख नहीं किया गया है, सीओपीटी से अधिग्रहीत विद्यमान उपस्कर के पुनरुद्धार के लिए वर्ष 2005-06 के दौरान प्रस्तावित 829.30 रुपए की अभिवृद्धि का औचित्य बताएं। इन आस्तियों के किफायती जीवन काल में परिणामी अभिवृद्धि का प्रमात्रात्मक अनुमान भी लगाएं।

(ख) इस अनुमान के वैधीकरण के लिए दस्तावेजी समर्थन सहित नवीकरण लागत के विस्तृत ब्यौरे प्रस्तुत करें।

(ग) प्रस्तावित नवीकरण के कारण प्रति यूनिट प्रहस्तन लागत में कमी या टर्मिनल की क्षमता में वृद्धि का विश्लेषण प्रस्तुत करें।

(x) पुष्टि करें कि पट्टा किरायों का अनुमान लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार है तथा इस संबंध में ब्यौरेवार संगणना प्रस्तुत करें।

(xi) (क) आईजीटीपीएल के प्रवर्तक द्वारा दी जाने वाली तकनीकी सेवा के लिए आईजीपीटीएल द्वारा हस्ताक्षरित करार की एक प्रति अग्रेषित करें।

(ख) प्रशुल्क संशोधन प्रयोजनार्थ लागत मद के रूप में तकनीकी सेवा के सम्मिलन का औचित्य दर्शाने के लिए अग्रेषित सनदी लेखाकार - एसआर बाटलीबॉय एवं कंपनी के प्रमाण पत्र में एक अर्हकता विवरण निहित है कि उन्होंने प्रयुक्त सूचना का कोई स्वतंत्र सत्यापन नहीं करवाया है। इस प्रकार, प्रस्तुत किया गया प्रमाण पत्र निष्कर्षात्मक रूप से इस सौदे के "सुरक्षित दूरी संबंध" को सिद्ध करता है जैसाकि आयकर अधिनियम की धारा 92 (क) के तहत उसे यथा परिभाषित किया गया है।

(ग) पुष्टि करें कि क्या एक आईपीबी तथा आरबीआई ने इस राशि को प्रत्यावर्तित करने के लिए स्वीकृति दे दी है तथा संगत दस्तावेजी समर्थन प्रस्तुत करें।

(क) लाइसेंस करार के अनुसार, बढ़ती यातायात आवश्यकता को पूरा करने तथा किसी भी स्थिति में छठे वर्ष के अंत में 400,000 टीईयू प्रतिवर्ष का प्रहस्तन करने में सक्षम बनाने हेतु आरजीसीटी का विकास करना आईजीटीपीएल का दायित्व है। नए उपस्कर में तथा विद्यमान उपस्कर के पुनरुद्धार के वर्तमान निवेश प्रचालनात्मक तथा वाणिज्यिक परिप्रेक्ष्य, दोनों प्रकार से आवश्यक है।

(ख) विद्यमान उपस्कर के नवीकरण के लिए 829.30 लाख रुपए का अनुमान डीपीआई इंजीनियरों द्वारा संचालित अध्ययन के आधार पर लगाया गया है। नवीकरण लागतों के ब्यौरे प्रस्तुत कर दिए गए हैं।

(ग) क्षमता में वृद्धि या प्रचालनात्मक लागतों में कमी के अर्थ में नवीकरण लागत का विश्लेषण नहीं किया जा सकता। सीओपीटी द्वारा सौंपे गए उपस्कर में गम्भीर सुरक्षा समस्याएं थीं तथा उसका नवीकरण उपस्कर को प्रचालनों हेतु स्वीकार्य बना देगा।

पट्टा किराया लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार है। पट्टे का परिकलन 9.60 करोड़ रुपए प्रतिवर्ष (आधार तिथि 01.04.2004) पर 5% प्रतिवर्ष की वृद्धि करते हुए किया गया है तथा इसमें क्यू-7 गोदी के लिए किराया शामिल नहीं है।

(क) तकनीकी सेवा करार की प्रति संलग्न कर दी गई है।

(ख) एसआर बाटलीबॉय एंड कम्पनी से प्रमाण पत्र रिपोर्ट को अर्हक नहीं बनाता, बल्कि उसमें एक अस्वीकृति निहित है, क्योंकि उन्होंने लेखापरीक्षित वित्तीय विवरण तथा लेख बहियों की समीक्षा नहीं की है। एसआर बाटलीबॉय एंड कम्पनी की सहयोगी कम्पनी अर्नेस्ट एण्ड यंग (ई एण्ड वाई) ने हमें तकनीकी सेवा करार सम्बन्धी कर परामर्श दिया है तथा करार के अंतर्गत शुल्क की उनके द्वारा समीक्षा की गई है। इसके अतिरिक्त, तकनीकी सेवा शुल्क के भुगतान पर अर्नेस्ट एण्ड यंग द्वारा आईजीटीपीएल के लिए अंतरण कीमत निर्धारण अध्ययन किया जा रहा है तथा रिपोर्ट प्रतीक्षित है।

(ग) तकनीकी सेवा शुल्क के प्रेषण के लिए एक आईपीबी अनुमोदन अपेक्षित नहीं है तथा आरबीआई का अनुमोदन प्रत्येक बार प्राप्त कर लिया जाएगा, जब भुगतान किया जाना होगा।

- (घ) स्पष्ट करें कि प्राप्त की गई सेवाओं के लिए प्रदत्त तकनीकी शुल्क को राजस्व सृजन की प्रतिशतता के रूप में सम्बद्ध किया जाना क्यों आवश्यक है ।
- (xii) विशेषतया आरजीसीटी के लिए उपगत किए गए आरम्भिक व्यय तथा आरम्भण व्यय का विस्तृत ब्यौरा प्रस्तुत करें ।
- (xiii) ऋण पर ब्याज को अलग करें, क्योंकि आय को नियोजित पूंजी पर संगणित किया गया है, जिसमें इक्विटी तथा ऋण संघटक - दोनों शामिल हैं ।
- (xiv) (क) स्पष्ट करें कि 40.80 करोड़ रुपए का अपफ्रंट शुल्क अनन्य रूप से केवल आरजीसीटी के लिए है या आरजीसीटी तथा आईसीटीटी दोनों के लिए है । साथ ही दो लाइसेंसों के आईसीटीपीएल को प्रचालन सौंपने हेतु एकमुश्त शुल्क तथा उपस्कर की अंतरण लागत को समाहित करने वाले अपफ्रंट शुल्क का विस्तृत ब्यौरा प्रस्तुत करें ।
- (ख) इस तथ्य के मद्देनजर कि यह भुगतान लाइसेंस करार के अनुसार एक चरणबद्ध तरीके से किया जाना है तथा इसलिए इसे वस्तुतः उपगत नहीं किया गया है, इस व्यय को पहले से ही निवेशित के रूप में मानने तथा साथ ही उसपर आय प्राप्त करने के कारण स्पष्ट करें ।
- (xv) सीओपीटी द्वारा अंतरित आस्तियों/उपस्कर की पूंजी लागत का अनुमान लगाने का आधार प्रस्तुत करें । साथ ही सकल ब्लॉक में प्रस्तावित वृद्धियों के कारण प्रचालनात्मक कुशलता में सुधार या अतिरिक्त लागत, यूनिट प्रचालन लागतों में कमी, यदि कोई हो, निर्दिष्ट करें ।
- (घ) चूंकि, विद्यमान राजस्व एक भारी अपफ्रंट तकनीकी सेवा शुल्क को वहन नहीं कर सकता, डीपीए ने इसे राजस्व सृजन संभाव्यताओं के साथ संबद्ध किया है । आर्थिक विश्लेषण तथा वर्तमान फेमा विनियमों के आलोक में, ई एण्ड वाई ने टीएसएफ (तकनीकी सेवा शुल्क) को इसके राजस्व के अधिकतम 5 प्रतिशत तक निर्दिष्ट किया है तथा वह आयकर अधिनियम के तहत उचित दूरी परीक्षण के अनुरूप होना चाहिए ।
- इसने आरम्भिक व्ययों का विस्तृत ब्यौरा प्रस्तुत किया है । इसने दोहराया है कि आरजीसीटी तथा आईसीटीटी के बीच आरम्भिक व्ययों को पृथक करना सम्भव नहीं है । उदाहरणार्थ, परियोजना व्यवहार्यता अध्ययन, लाइसेंस करार वार्ताएं इत्यादि पृथक रूप से संचालित नहीं की जा सकती । आईसीटीटी का निर्माण आरजीसीटी में प्रचालन आरम्भण के 4 वर्षों के भीतर पूर्ण हो जाना चाहिए, तदनुसार 8 वर्ष 6 महीने की अवधि के लिए हानि न्यायोचित नहीं है । किसी भी मामले में आरम्भिक व्यय को लेखाकरण मानकों के समनुरूप 5 वर्ष की अवधि के लिए बट्टे खाते डालना प्रस्तावित है ।
- ऋण पर ब्याज में सीओपीटी से क्रय किए गए उपस्कर के आस्थगित भुगतान पर ब्याज लागत शामिल है तथा इसे अलग नहीं किया जाना चाहिए, क्योंकि आस्थगित भुगतान को नियोजित पूंजी का आकलन करने के लिए कुल परिसम्पत्तियों में से घटा दिया गया है ।
- (क) 40.80 करोड़ रुपए का अपफ्रंट शुल्क लाइसेंस करार के अनुसार सीओपीटी से क्रय किए गए उपस्कर की लागत के लिए है तथा केवल आरजीसीटी से संबंधित है । इस सन्दर्भ में 25.69 करोड़ रुपए को आरजीसीटी में प्रचालन के चार वर्षों में बट्टे खाते डाला गया है तथा 15.11 करोड़ रुपए के अवशिष्ट मूल्य को चौथे वर्ष के अंत में अदा किया गया माना गया है, जब प्रचालन आईसीटीटी को स्थानांतरित कर दिए जाएंगे ।
- (ख) इसमें ऐसे अपफ्रंट शुल्क पर आय प्राप्त नहीं की गई है, जिसे पहले ही उपगत नहीं किया गया है । जहां अपफ्रंट शुल्क को सकल ब्लॉक में जोड़ा गया है, आस्थगित अपफ्रंट भुगतान की सीमा तक नियोजित पूंजी में उसे सदृश कम भी किया गया है ।
- कोई उत्तर प्रस्तुत नहीं किया गया है ।

(xvi) आरजीसीटी की परियोजना अवधि में सीओपीटी को नियत वर्तमान मूल्य पर लाइसेंसधारक का उपस्कर वापस सीपने पर सीओपीटी से प्राप्त राशि को मान्य करें (लाइसेंस करार के खण्ड 5.1 (ड) के अनुसार) ।

कोई उत्तर प्रस्तुत नहीं किया गया है ।

(xvii) टर्मिनल की क्षमता, जब पीओपीटी ने आईजहीटीपीएल को प्रचालन सीपे थे तथा वर्तमान उपस्कर के नवीकरण, अधिप्राप्त अतिरिक्त उपस्कर तथा उत्पादकता सुधार, जो निजीकरण के मुख्य उद्देश्यों में से एक है, के कारण प्रत्याशित क्षमता वृद्धि का विस्तृत निर्धारण । इसके अलावा, अतिरिक्त सहायक क्षेत्र के रूप में पट्टे पर सीओपीटी द्वारा उपलब्ध कराई गई 158.5 की अतिरिक्त बर्थ के कारण यार्ड क्षमता में अभिवृद्धि का मूल्यांकन करें।

कोई उत्तर प्रस्तुत नहीं किया गया है ।

(xviii) (क) स्पष्ट करें कि प्रयोक्ता सीओपीटी में प्रवृत्त विद्यमान प्रशुल्क स्तर की तुलना में 36% से 57% की प्रस्तावित वृद्धि अदा क्यों करें, जबकि उनके लिए यह केवल टर्मिनल प्रचालक के नाम में परिवर्तन मात्र है।

(क) सीओपीटी शासन व्यवस्था के दौरान विद्यमान सुविधा की प्रचालन लागत के साथ इसमें निम्न निवेश आधार की तुलना अतिरिक्त निवेश तथा टर्मिनल अवसंरचना के सुधार के साथ करना अयथार्थवादी है । ये लागतें काफी अधिक हैं तथा इस प्रकार परिणामतः प्रशुल्क में वृद्धि हुई है ।

इसके अतिरिक्त, तटवर्ती यातायात को प्रोत्साहित करने की दृष्टि से तटवर्ती कंटेनरों के लिए रियायती दरे युक्त करने के लिए सरकार द्वारा जारी निदेश राजस्व माध्यमों को कम कर देता है, जिससे अन्य श्रेणियों पर वृद्धिकारी प्रभाव पड़ता है।

(ख) कुशलता सुधार, यदि कोई हो, को सीधे-सीधे परिभाषित किया जाए तथा प्रशुल्क योजना का प्रस्ताव उसे कुशलता के साथ सम्बद्ध कर के किया जाए ।

(ख) कर्मचारी प्रशिक्षण तथा वार्षिक टर्मिनल प्रक्रिया विधियों के क्रियान्वयन सहित कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर में निवेश से उत्पादकता में वृद्धि होगी, जिसके परिणामस्वरूप पोत संबंधित प्रभारों में प्रति बॉक्स न्यूनतम 1000 रुपये की बचत होगी इसके अतिरिक्त, के द्वारा प्रचालन अधिग्रहण कर लेने के पश्चात, बिना लेखे में लिये नकद राशि के आदान-प्रदान की घटनाएं समाप्त हो गई हैं, जिसके परिणामस्वरूप प्रति बॉक्स 500/-रुपये की बचत हुई है ।

विश्व स्तरीय सूचना प्रौद्योगिकी एवं संचार प्रणाली में प्रस्तावित निवेश से पत्तन प्रयोक्ताओं के पास कंटेनर संबंधित जानकारी सहज उपलब्ध रहेगी, जिसके परिणामस्वरूप प्रशासन तथा समयोपरि भत्ते में बचतें होंगी, जिनका प्रमाणात्मक आकलन इस चरण में नहीं किया जा सकता ।

(ग) प्रत्येक प्रशुल्क मद पर आरोपित वृद्धि का प्रदत्त सेवा के लिए अतिरिक्त लागत के संदर्भ में औचित्य बताएं ।

(ग) अलग-अलग प्रशुल्क मदों के लिए औचित्य दर्शाना सम्भव नहीं है, क्योंकि गतिविधिवार पारम्परिक लागत आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं ।

- (xix) (क) प्रशुल्क दिशानिर्देशों में यथा अनुशसित एक संयुक्त बॉक्स दर प्रस्तावित न करने के कारण स्पष्ट करें ।
- (ख) यदि नौतल पर जहाजी कुली सेवा आईजीटीपीएल का उत्तरदायित्व है, तो चढ़ाने/उतारने की दर के संदर्भ में इस सेवा के उत्पादकता स्तरों को प्रस्तावित दरों के मान में शामिल करें ।
- (xx) प्रस्तावित प्रत्येक प्रशुल्क मद के उद्ग्रहण के लिए प्रस्तावित सेवाओं के ब्यौरे स्पष्ट रूप से महाश अनुसूची के अन्तर्गत स्पष्ट रूप से बताएं ।
- (xxi) प्रयोक्ताओं द्वारा विलम्बित भुगतान/प्रचालक द्वारा विलम्बित वापसी अदायगी पर दंडात्मक ब्याज की वास्तविक दर को प्रशुल्क दिशानिर्देशों के समनरूप विनिर्दिष्ट करें ।
- (xxii) उत्पादकता के न्यूनतम स्तर निर्दिष्ट करें तथा टर्मिनल के बेहतर निष्पादन के लिए प्रोत्तनों तथा न्यूनतम स्तरों से कम निष्पादन के लिए हतोत्तन्त्रहनों का प्रस्ताव करें ।
- (xxiii) विदेशी पत्तन से आईजीटीपीएल में रुककर तदनंतर तटवर्ती यात्रा पर किसी भारतीय पत्तन को पोतांतरित होने वाले या विलोमतः कंटेनर के मामले में यह कहने के लिए एक शर्त शामिल करें कि ऐसे मामलों में मंत्रालय के निदेशों के अनुसार विदेशगामी कंटेनर के लिए निर्धारित पोतांतरण दर 50% तथा तटवर्ती श्रेणी के लिए निर्धारित दर के 50% का उद्ग्रहण किया जाएगा ।
- (xxiv) (क) पेशकश की जाने वाले सेवाओं के लिए सीओपीटी द्वारा वर्तमान में उपगत लागत स्तर की तुलना में प्रदत्त समान प्रकार की सेवा की लागत में वृद्धि के सन्दर्भ में धाटशुल्क में 36% से 39% की प्रस्तावित वृद्धि का औचित्य बताएं ।
- (क) एक संयुक्त बॉक्स घर का प्रस्ताव करना सम्भव नहीं है, जब तक कि इस संबंध में एक वित्त अध्ययन न किया जाए ।
- (ख) इस ने ऊपर मद (ii) (ख) में प्रस्तुत अपने उत्तर को दोहराया है । (इसने जहाजी कुली सेवा से सम्बन्धित उत्पादकता के बारे में कोई उल्लेख नहीं किया है) ।
- प्रत्येक प्रशुल्क मद के उद्ग्रहण के लिए प्रस्तावित सेवाओं के ब्यौरे पहले ही प्रशुल्क आवेदन पत्र के साथ प्रस्तुत किए गए प्रस्तावित दरों के मान में शामिल हैं । (इसने हमारे द्वारा उठाए गए मुद्दे के सन्दर्भ में प्रस्तावित दरों के मान में कोई संशोधन नहीं किया है) ।
- दण्डात्मक ब्याज की वास्तविक दर को विनिर्दिष्ट नहीं किया जा सकता, क्योंकि पीएलआर स्थिर नहीं होता ।
- अनेक अध्ययनों ने स्पष्ट रूप से निर्दिष्ट किया है कि कुशलता संबद्ध प्रशुल्क योजनाओं को पृथक् रूप में क्रियान्वित नहीं किया जा सकता तथा वे प्रत्येक ग्राहक की आवश्यकतानुसार विशिष्ट होती हैं । इसका इरादा एकसमान व्यवहार प्रदान करने के बजाए नौवहन लाइनों के साथ अपने टर्मिनल सेवा करार के माध्यम से इस मुद्दे का समाधान करने का है ।
- जैसाकि सुझाव दिया गया है, संशोधित प्रस्तावित दरों के मान में एक सामान्य टिप्पणी शामिल कर ली गई है ।
- (क) भण्डारण प्रभारों (जिसके लिए निम्नतर ठहराव दिन सुनिश्चित करने के लिए प्रशुल्क के 50% की वृद्धि प्रस्तावित है) को छोड़कर सभी मदों पर भारतीय रुपए मूल्य में 36.5% की सामान्य प्रशुल्क वृद्धि का प्रस्ताव किया गया है । चूंकि, यह प्रथम प्रशुल्क आवेदन है, अतः यह गतिविधि आधारित विश्लेषण करने की स्थिति में नहीं है । कोचीन पत्तन न्यास के दरों के मान को आधार के रूप में लिया गया है तथा प्रशुल्क दिशानिर्देशों में सुझाए गए अनुसार कुछ संशोधन शामिल किए गए हैं ।

(ख) प्रशुल्क दिशानिर्देश में केवल खतरनाक कंटेनर के प्रहस्तन तथा भण्डारण के मामले में 25% प्रीमियम का उद्ग्रहण निर्धारित किया गया है। इस सन्दर्भ में, प्रहस्तन प्रभार पर प्रीमियम के अतिरिक्त खतरनाक के लिए घाटशुल्क प्रभार पर 25% के प्रस्तावित प्रीमियम का औचित्य बताएं।

भदे हुए कंटेनरों के लिए प्रशुल्क की तुलना में आंतरिक तौर पर भरे जाने वाले/खाली किए जाने वाले कंटेनरों के लिए उच्चतर घाटशुल्क दर प्रस्तावित करने के कारण स्पष्ट करें।

(xxv) विद्युत की अधिप्राप्ति लागत तथा प्रदत्त अन्य सेवाओं/सुविधाओं की लागत के सन्दर्भ में प्रस्तावित रीफर प्रभारों का औचित्य बताएं।

(xxvi) (क) सीओपीटी में भण्डारण प्रभार के प्रयोज्य प्रशुल्क से 50% की वृद्धि का प्रस्ताव करने के कारण स्पष्ट करें। साथ ही, भण्डारण प्रभारों में प्रस्तावित बढ़ोतरी के कारण कंटेनर के औसत ठहराव समय में प्रत्याशित कमी, यदि कोई हो, भी निर्दिष्ट करें।

(ख) प्रशुल्क दिशानिर्देशों में कहा गया है कि प्रयोक्ता पतन पर आरोप्य तर्कसंगत स्तर से परे विलम्बों के लिए प्रभार अदा नहीं करेंगे। इस सिद्धांत को अपनाते हुए एक प्रावधान शामिल करें कि उस अवधि के दौरान भण्डारण प्रभार उपार्जित नहीं होंगे, जब आईजीटीपीएल प्रयोक्ताओं द्वारा अनुरोध किए जाने पर खाली कंटेनरों की सुपुर्दगी/पोतलदान करने की स्थिति में नहीं है।

(xxvii) कृपया, पुष्टि करें कि क्या आईजीटीपीएल ने भारत के पड़ोसी पतनों में तथा साथ ही अन्तर्राष्ट्रीय स्तर पर प्रयोज्य प्रशुल्क की तुलना कर ली है, जैसाकि लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार किया जाना अपेक्षित है। यदि हां, तो इस सम्बन्ध में रिपोर्ट प्रस्तुत करें। यदि नहीं, तो लाइसेंस करार में इस विशिष्ट प्रावधान का अनुपालन न करने के कारण स्पष्ट करें।

(xxviii) लाइसेंस करार के अनुसार, आईजीटीपीएल द्वारा संचालित पोतों के लिए गोदी किराया प्रभार सीओपीटी द्वारा संग्रहित किए जाएंगे, आईजीटीपीएल की तट आधारित सुविधाओं की विफलता/खराब

(ख) यह खतरनाक कार्गो के लिए घाटशुल्क प्रभारों पर 25% के प्रस्तावित प्रीमियम को माफ करने पर सहमत हो गया है, तथापि, आंतरिक तौर पर भरने/खाली करने के लिए घाटशुल्क दर में कोई अधोमुखी समायोजन किया जाता है तो इसके लिए अन्य श्रेणियों के लिए घाटशुल्क में समायोजन (ऊर्ध्वमुख संशोधन) आवश्यक होगा, ताकि लागत वसूली तथा निवेश पर पर्याप्त आय को सुनिश्चित किया जा सके।

रीफर प्रभारों का विस्तृत विश्लेषण उपलब्ध कराना सम्भव नहीं है, जब तक कि इस मामले का और अधिक ब्यौरेवार अध्ययन नहीं कर लिया जाता।

(क) इसके पास उपलब्ध यार्ड स्थान की कमी है। अब निम्नतर निःशुल्क दिवसों तथा उच्चतर भण्डारण प्रभारों की मांग की गई है, ताकि रुकने के औसत दिनों में महत्वपूर्ण रूप से कमी हो तथा पतन वर्धित परिमाण का प्रहस्तन करने में सक्षम हो सके।

भण्डारण प्रभारों में प्रस्तावित वृद्धि से कंटेनरों के रुकने के औसत समय में लगभग 30% से 35% की कमी होने की आशा है।

(ख) जैसाकि सुझाव दिया गया है, प्रस्तावित प्रावधान को दरों के मान में शामिल कर लिया गया है।

इसके अतिरिक्त, कंटेनर के रुकने की तिथि से भंडारण प्रभारों के उद्ग्रहण के संबंध में प्रस्तावित टिप्पणी (ड) यदि कंटेनर निर्धारित निःशुल्क दिनों के भीतर संबलन नहीं करते, हटा दी गई है, जैसाकि टीएमपी द्वारा सुझाव दिया गया है।

प्रशुल्क प्रस्ताव पर सीओपीटी के साथ विभिन्न चरणों में विचार-विमर्श किया गया था तथा प्रस्ताव सीओपीटी से प्राप्त सूचनाओं को प्रतिबिम्बित करता है।

आरजीसीटी में आने वाले नियत गोदी रखे जाने वाले पोतों को पृथक टर्मिनल सेवा करार के तहत शामिल किया जाएगा। करार में यह सुनिश्चित करने के लिए उपयुक्त प्रावधान समर्थकारी बनाए गए हैं कि पोत के पतन में रुकने की विस्तारित अवधि में परिणामी

हो जाने के कारण प्रचालन ने हो पाले पर आरजीसीटी में पोतों के खाली रहने की अवधि के लिए पोतों को गोदी किराया प्राधारों के प्रतिदाय के सम्बन्ध में एक शर्त प्रस्तावित दरों के मान में शामिल करें।

होने वाले विलम्बों के लिए चूककर्ता पक्षकार द्वारा उचित प्रकार में क्षतिपूर्ति दी जाए। इसे एक सामान्य शर्त के रूप में सभी पोतों पर प्रयोज्य नहीं किया जा सकता, क्योंकि तब पोत विशिष्टताओं के कारण प्रचालनों में विलम्ब के लिए भी पोत प्रचालक द्वारा क्षतिपूर्ति दी जानी अपेक्षित होगी, जो बिल्कुल भी वयार्थवादी नहीं है।

6. सीओपीटी से आईजीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत किए गए प्रस्ताव के सन्दर्भ में विशिष्ट सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध भी किया गया था। हमारे द्वारा पूछे गए कुछ प्रमुख प्रश्न तथा सीओपीटी द्वारा प्रस्तुत उत्तर को यहाँ नीचे सारणीबद्ध किया गया है :-

क्र०सं० हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्न

सीओपीटी द्वारा दिए गए उत्तर

(i) आईजीटीपीएल द्वारा सीओपीटी की कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि के लिए वर्ष 2002-03, 2003-04 तथा 2004-05 के लिए प्रस्तुत लागत विवरण की वैधता बताएं तथा संशोधित लागत विवरण, यदि आवश्यक हो, प्रस्तुत करें।

वर्ष 2002-03, 2003-04 तथा 2004-05 के लिए आईजीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत लागत विवरण को सत्यापित कर लिया गया है तथा उसे सही पाया गया है।

(ii) वह वास्तविक तिथि निर्दिष्ट करें, जब आईजीटीपीएल ने आरजीसीटी में अपने प्रचालन आरम्भ किए थे। आईजीटीपीएल द्वारा आईसीटीटी में प्रचालनों के आरम्भ न का वयार्थवादी निर्धारण संसूचित करें।

आरजीसीटी का प्रचालन 1 अप्रैल, 2005 को आईजीटीपीएल को सौंपा गया था। लाइसेंस करार के अनुसार, आईजीटीपीएल अधिकतम साढ़े आठ वर्ष की अवधि के लिए आरजीसीटी में प्रचालन कर सकता है। तथापि, आईजीटीपीएल ने 4 वर्ष के अंत तक आरजीसीटी से वल्लारपादम आईसीटीटी सुविधा के शीघ्र स्थानांतरण के लिए एक संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किया था तथा द्विपक्षीय विचार-विमर्श आयोजित किए गए थे। इस संदर्भ में, मंत्रालय ने भी अपने दिनांक 19 जनवरी, 2005 के पत्र के तहत (प्रति इसके उत्तर के साथ संलग्न) संशोधित प्रस्ताव के लिए स्वीकृति प्रदान कर दी है। किसी भी स्थिति में, करार में आईजीटीपीएल को शीघ्र स्थानांतरण से रोकने वाली कोई शर्त निर्धारित नहीं की गई है।

(iii) (क) सीओपीटी द्वारा संचालित कंटेनर के सिद्धान्त को वर्षों के धूपट ब्यौरे, कंटेनर-मिश्र के ब्यौरे तथा वर्ष 2005-06, 2006-07 तथा 2007-08 के लिए आईजीटीपीएल द्वारा किए गए यातायात अनुमान सम्बन्धी विशिष्ट अभ्युक्तियां प्रस्तुत करें।

(क) अपेक्षित ब्यौरे प्रस्तुत कर दिए गए हैं।

सीओपीटी ने वर्ष 2003-04 में 1.7 लाख टीईयू का प्रहस्तन किया था तथा वर्ष 2004-05 में उपस्कर की खराब दशा के बावजूद इसने 9% की अभिवृद्धि हासिल कर ली है (अर्थात् 1.86 लाख टीईयू) जो इस तथ्य के बावजूद है कि रेल पुल क्षति जो छः माह से अधिक समय तक जारी रही, के कारण बंगलौर से कोचीन तक आईसीडी कंटेनर संचलन पूर्णतया बंद था।

आईजीटीपीएल ने दो बिल्कुल नई बंदरगाह फ्रेन तथा चार आरटीजी का आयात करके टर्मिनल उपस्कर सुविधाओं में वृद्धि की है तथा इसकी योजना घाट की लंबाई का 158.5 मीटर से अधिक क्षेत्र तथा आयात-निर्यात बक्सों की महज आयाजाही के लिए 4.4 एकड़ खुली जगह लेकर आरजीसीटी के भीतर कंटेनर स्टैकिंग क्षेत्र तथा बाहरी क्षेत्र का विस्तार करने की है। उपर्युक्त के मद्देनजर,

वर्ष 2005-06 के लिए 30,000 टीईयू की कंटेनर अभिवृद्धि एक बहुत संतुलित अनुमान है ।

आईजीटीपीएल द्वारा ये अनुमान उस प्रत्यक्ष नौवहन को हिसाब में लिए बिना लगाए गए हैं, जिसके तब सृजित होने की संभावना है, जब आरजीसीटी में ड्राफ्ट बढ़कर 1.25 मीटर हो जाएगा।

तदनंतर, सीओपीटी ने आगे स्पष्ट किया है (दिनांक 16 जून, 2005 के पत्र के तहत) कि कंसल्टिंग इंजीनियरिंग सर्विसेज इंडिया प्राइवेट लिमिटेड ने कोचीन पत्तन के लिए अपनी यातायात अध्ययन रिपोर्ट में कोचीन के लिए 2004-05 के लिए 1.95 लाख टीईयू, वर्ष 2005-06 के लिए 2.85 लाख टीईयू तथा वर्ष 2006-07 के लिए 3.66 लाख टीईयू के मध्यवर्ती परिदृश्य यातायात प्रक्षेपण का पूर्वानुमान यह मानते हुए लगाया है कि आरजीसीटी में ड्राफ्ट मई, 2003 तक बढ़कर 12.50 मीटर हो जाएगा तथा टर्मिनल प्रत्यक्ष नौवहन के कारण 30% का अतिरिक्त यातायात आकृष्ट करेगा।

आईजीटीपीएल द्वारा लगाया गया यातायात अनुमान यथार्थवादी है, क्योंकि पत्तन 12.5 मीटर का ड्राफ्ट जनवरी, 2006 तक ही उपलब्ध करा पाएगी तथा तत्पश्चात यातायात का विपथन तथा प्रत्यक्ष पोतलदान प्रचालनरत हो सकेगा ।

- (ख) आईजीटीपीएल द्वारा लगाए गए आय अनुमान की युक्तिसंगतता पर टिप्पणी करें ।
- (ख) आईजीटीपीएल द्वारा प्रक्षेपित यातायात के संबंध में लगाया गया आय अनुमान युक्तिसंगत बताया गया है ।
- (iv) सीओपीटी द्वारा आईजीटीपीएल को प्रचालन सौंपने के समय तथा सीओपीटी से अधिग्रहीत नवीकरण किए गए उपस्कर/आईजीटीपीएल द्वारा आरम्भ/आरंभ किए जाने के लिए प्रस्तावित नए उपस्कर को हिसाब में लेने के पश्चात तथा साथ ही उत्पादकता में सुधार के कारण क्षमता वृद्धि को भी हिसाब में लेने के पश्चात कंटेनर टर्मिनल की अभिकल्पित क्षमता निर्दिष्ट करें ।
- आईजीटीपीएल को प्रचालन सौंपते समय कंटेनर टर्मिनल की अधिकतम अभिकल्पित क्षमता पांच लाख टीईयू थी, जो उपस्कर में समुचित रूप से वृद्धि तथा पुनरुद्धार किए जाने के अध्याधीन थी ।
- उपस्कर में वृद्धि तथा पुरानी गैट्री क्रनों एवं आरटीजी के प्रस्तावित नवीकरण एवं बैक-अप क्षेत्र के विस्तार हेतु प्रस्ताव के परिणामस्वरूप उत्पादकता में उल्लेखनीय वृद्धि तथा पोत के आयागमन समय में पर्याप्त कमी हुई है । निवेश के कारण होने वाली अतिरिक्त कंटेनर वृद्धि की प्रमात्रात्मक संगणना आईजीटीपीएल द्वारा की जा सकती है ।
- (v) पिछले दो वर्षों के लिए कंटेनरों के रुकने का औसत समय ।
- भरे हुए निर्यात कंटेनरों के रुकने का औसत समय 2 दिन, आयात कंटेनरों का 6 दिन तथा खाली कंटेनरों का 1 दिन सूचित किया गया है ।
- (vi) सीओपीटी के कर्मचारियों की संख्या जिन्होंने वस्तुतः आईजीटीपीएल में कार्य ग्रहण किया तथा ऐसे कर्मचारियों की अनुमानित मजूरी लागत ।
- सीओपीटी के 352 कर्मचारियों ने वस्तुतः आईजीटीपीएल में कार्यग्रहण किया तथा इन कर्मचारियों की मजूरी लागत 640.41 लाख रुपए होने का अनुमान लगाया गया है ।
- (vii) लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार आईजीटीपीएल से प्राप्त पट्टा किराया का उल्लेख करें ।
- लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार, आईजीटीपीएल को 5% वार्षिक मूल्यवृद्धि के अध्याधीन 9.60 करोड़ रुपए प्रति वर्ष

(आधार तिथि 01.04.2004) का पट्टा किराया अदा करना होता है । इसके अतिरिक्त, लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार आईजीटीपीएल को 1 रुपया प्रति वर्गमीटर प्रतिवर्ष की मामूली दर पर 158.5 मीटर वाली क्यू-7 गोदी के साथ बैक-अप क्षेत्रफल उपलब्ध करा दिया गया है तथा दर प्रत्येक 5 वर्षों के पश्चात 30% मूल्यवृद्धि के अध्याधीन है ।

(viii) (क) कन्टेनर प्रहस्तन के लिए सीओपीटी में ईंधन एवं विद्युत की प्रति टीईयू खपत के ब्यौरे तथा केरल बिजली बोर्ड द्वारा नियत की गई बिजली की इकाई दर ।

(क) विद्युत खपत प्रति टीईयू 35.39 कि०वा० घंटा सूचित की गई है तथा केएसईबी द्वारा विद्युतापूर्ति की इकाई दर 2.88 रुपए प्रति कि०वा० घंटा है ।

(ख) लाइसेंस करार में सीओपीटी द्वारा आईजीटीपीएल से संग्रहित की जाने वाली विद्युतापूर्ति दर अन्यत्र प्राइवेट कन्टेनर टर्मिनल आपरेटरों द्वारा अनुमानित प्रति यूनिट विद्युत लागत की तुलना में उच्च प्रतीत होती है । इस सन्दर्भ में स्पष्ट करें कि क्या सीओपीटी बिजली अधिनियम, 2003 के तहत बिजली का वितरण करने तथा केरल राज्य बिजली बोर्ड/केरल राज्य बिजली विनियामक आयोग द्वारा नियत दर से भिन्न विद्युत दर नियत करने के लिए अधिकृत है ।

सीओपीटी एक लाइसेंसधारक है तथा वह बिजली का वितरण करने एवं पत्तन क्षेत्र में आपूरित विद्युत के लिए दरें निर्धारित करने के लिए अधिकृत है ।

(ix) एबीजी हैवी इंडस्ट्रीज लिमिटेड से पट्टे पर लिए गए आरटीजी के लिए पट्टा भुगतानों की पुष्टि करें ।

आईजीटीपीएल द्वारा वर्ष 2005-06 द्वारा वर्ष 2005-06 तथा 2006-07 के लिए एबीजी क्रेन हेतु सदेय पट्टा किराया लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार क्रमशः 2.55 करोड़ रुपए एवं 2.62 करोड़ रुपए है ।

(x) स्पष्ट करें कि क्या लाइसेंस करार में निर्धारित 40.80 करोड़ रुपए का अपफ्रंट शुल्क केवल आरजीसीटी के लाइसेंस के सन्दर्भ में है अथवा सीओपीटी द्वारा प्रदत्त दोनों लाइसेंसों के सन्दर्भ में है । साथ ही, अपफ्रंट शुल्क के ब्यौरे प्रस्तुत करें, जिसमें उपस्कर की अंतरण लागत तथा आईजीटीपीएल को प्रचालन सौंपने के लिए एकमुश्त शुल्क शामिल हैं ।

लाइसेंस करार में निर्धारित 40.80 करोड़ रुपए का अपफ्रंट शुल्क केवल आरजीसीटी के संदर्भ में है । अपफ्रंट भुगतान आरजीसीटी प्रचालनों को अंतरित करने के लिए एकमुश्त शुल्क का अपफ्रंट भुगतान है तथा इसमें लाइसेंसदाता के उपकरण की लागत शामिल है ।

(xi) (क) 1 अप्रैल 2004 की स्थिति के अनुसार सकल ब्लॉक वर्ष के लिए उपबन्धित मूल्यहास, 31 मार्च 2004 की स्थिति के अनुसार निवल ब्लॉक तथा अपफ्रंट शुल्क के साथ-साथ आस्तियों के शेष किफायती काल के माध्यम से आईजीटीपीएल से प्राप्त/प्राप्य लागत के आस्तिार ब्यौरे प्रस्तुत करें ।

(क) इसने अपफ्रंट शुल्क के जरिए वसूल की जाने वाली आस्तियों की अंतरण लागत को छोड़कर आस्तियों के अपेक्षित ब्यौरे प्रस्तुत कर दिए हैं । सीओपीटी द्वारा आईजीटीपीएल को अंतरित आस्तियां का बटुटे खाते डाला गया मूल्य इसकी पुस्तकों के अनुरूप 17.60 करोड़ रुपए सूचित किया गया है ।

(ख) सीओपीटी से अधिग्रहीत विद्यमान उपस्कर के नवीकरण/ सकल ब्लॉक में वृद्धि के औचित्य

(ख) लाइसेंस करार में अतिरिक्त निवेशों/उपस्कर इत्यादि के योगदान के संबंध में कोई विशिष्ट उल्लेख किए बिना आरजीसीटी

पर टिप्पणी करें तथा पुष्टि करें कि क्या ऐसा लाइसेंस करार में दिए गए प्रावधानों के अनुसरण में किया गया है ।

की सुविधाओं में यातायात के समनुरूप आवश्यक विकास, संशोधनों तथा अभिवृद्धियों सहित प्रचालन एवं प्रबंधन के लिए अनन्य लाइसेंस प्रदान किया गया है ।

(ग) सीओपीटी द्वारा आईजीटीपीएल को चार वर्षों के अन्त में, जब आरजीसीटी के सीओपीटी में प्रत्यावर्तित होने की आशा है, अधिग्रहण क्षतिपूर्ति के युक्तिसंगत अनुमान का उल्लेख करें।

(ग) लाइसेंस करार के अनुसार, सीओपीटी द्वारा आईजीटीपीएल को कोई क्षतिपूर्ति संदेय नहीं है, तथा लाइसेंस करार में वह मूल्य निर्धारित किया गया है, जिस पर लाइसेंसधारक के विकल्प पर आस्तियां आईजीटीपीएल द्वारा सीओपीटी को प्रत्यावर्तित की जाएंगी।

(xii) प्रशुल्क की अनुशंसा करने से पूर्व सीओपीटी के साथ आईजीटीपीएल द्वारा किए गए परामर्श, यदि कोई हों, के ब्यौरे उपलब्ध कराएं, जैसाकि लाइसेंस करार में अपेक्षित है ।

आईजीटीपीएल ने अपना प्रस्ताव प्रस्तुत करने से पूर्व सीओपीटी के साथ कोई परामर्श नहीं किया है ।

(xiii) स्पष्ट करें कि क्या आईजीटीपीएल लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार सीओपीटी की सीएफएस सुविधाओं का प्रचालन कर सकता है ।

लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार आईजीटीपीएल पत्तन सीएफएस का प्रचालन नहीं कर सकता ।

यह भी स्पष्ट करें कि क्या लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार आईजीटीपीएल, आरजीसीटी में खोलने तथा बांधने सहित नौतल पर जहाजी कुली प्रचालन सेवाएं प्रदान करने के लिए उत्तरदायी है।

लाइसेंस करार के अनुच्छेद 7.2 की मद संख्या (ड) के अनुसार सीओपीटी ने वाणिज्यिक प्रचालन की तिथि से पूर्व आईजीटीपीएल को संगत नियमों एवं विनियमों के अनुसार जहाजी कुली कार्य का लाइसेंस प्रदान कर दिया है ।

7.1 चूंकि, अंतरिम प्रशुल्क व्यवस्था का अवमान 30 जून, 2005 को होना था तथा उपलब्ध कराई गई सूचना में कमियों के सन्दर्भ में आईजीटीपीएल तथा सीओपीटी, दोनों की ओर से आगामी करावाई लम्बित थी, आईजीटीपीएल ने 1 जुलाई, 2005 से 30 सितम्बर, 2005 तक तीन माह के लिए प्रशुल्क में कोई कटौती किए बिना विद्यमान अंतरिम प्रशुल्क व्यवस्था की वैधता के विस्तार हेतु अनुरोध किया तथा साथ ही यह भी स्पष्ट किया था कि विद्यमान अंतरिम प्रशुल्क व्यवस्था में कोई कटौती इसके निवेश तथा परियोजना की व्यवहार्यता पर प्रतिकूल प्रभाव डालेगी ।

7.2 उक्त स्थिति के मद्देनजर, इस प्राधिकरण ने 30 जून, 2005 को एक आदेश पारित किया, जिसके द्वारा 31 मार्च, 2005 को पारित इसके आदेश के तहत अनुमोदित विद्यमान अंतरिम प्रशुल्क व्यवस्था की वैधता को 1 जुलाई, 2005 से 30 सितम्बर, 2005 तक तीन माह की अवधि के लिए अथवा आईजीटीपीएल के अन्तिम दरों के मान के क्रियान्वयन की प्रभावी तिथि तक, जो भी पहले हो, विस्तारित कर दिया गया था ।

8.1 इस मामले में एक संयुक्त सुनवाई 17 जून, 2005 को आयोजित की गई । संयुक्त सुनवाई में सीओपीटी, आईजीपीटीएल तथा सम्बन्धित प्रयोक्ताओं ने अपने अनुरोध प्रस्तुत किए थे ।

8.2 संयुक्त सुनवाई में, भारतीय वाणिज्य एवं उद्योग मंडल (आईसीसीआई) सीफूड एक्सपोर्टर्स एसोसिएशन ऑफ इण्डिया (एसएफईएआई) तथा कन्टेनर शिपिंग लाइंस एसोसिएशन (सीएसएलए) ने अपने लिखित अनुरोध प्रस्तुत किए हैं।

9.1 आईजीटीपीएल ने संयुक्त सुनवाई में उनके द्वारा प्रस्तुत किए गए अनुरोधों की एक मुद्रित प्रति प्रस्तुत की है ।

9.2 संयुक्त सुनवाई में यह निर्णय लिया गया कि सीओपीटी, आईजीटीपीएल द्वारा पहले प्रस्तुत सूचना में प्रेषित कमियों के सन्दर्भ में हमारे द्वारा विशिष्ट रूप से निर्दिष्ट की गई अतिरिक्त सूचना प्राप्त करेगा तथा उनके साथ संयुक्त बैठक में उसका सत्यापन करेगा एवं अपनी रिपोर्ट 31 जुलाई, 2005 तक प्रस्तुत कर देगा । सीओपीटी ने कहा है कि उसने आईजीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत की गई आवश्यक सूचना का सत्यापन कर लिया है तथा समर्थक दस्तावेजों सहित मदवार विस्तृत विवरण प्रस्तुत

कर दिए गए हैं। इसने विशिष्ट रूप से उल्लेख किया है कि अभियांत्रिकी उपस्कर का बीमा करने के लिए अदा किया गया प्रीमियम अधिक पाया गया है। अपने प्रत्युत्तर में आईजीटीपीएल ने स्पष्ट किया है कि लाइसेंस करार की अपेक्षाओं के अनुसार उपस्कर का बीमा प्रतिस्थापन लागत के आधार पर किया जाता है।

9.3 हमारे द्वारा उठाए गए कुछ मुद्दों तथा सीओपीटी द्वारा आईजीटीपीएल के साथ विचारविमर्श के पश्चात प्रत्युत्तर में प्रस्तुत की गई रिपोर्ट का सार नीचे दिया गया है :-

क्र.स. टीएएमपी के प्रश्न

सीओपीटी द्वारा स्थापन रिपोर्ट

(i) सीओपीटी से अधिग्रहीत आस्तियों एवं नव अधिप्राप्त उपस्कर की अनुरक्षण लागत का विस्तृत परिकलन पतन से अधिग्रहीत आस्तियों के संबंध में वर्ष 2004-05 के लिए सीओपीटी द्वारा उपगत वास्तविक मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत की तुलना में अनुमानों का तुलनात्मक विश्लेषण।

(i) सीओपीटी ने आईजीटीपीएल द्वारा सीओपीटी से अधिग्रहीत तथा प्रस्तावित नई अभिवृद्धियों पर अनुमानित अनुरक्षण लागत की तुलना में वर्ष 2004-05 के लिए सीओपीटी द्वारा अपनी कंटेनर प्रहस्तन लागत का ब्योरा प्रस्तुत किया है।

(ii) वर्ष 2004-05 के लिए सीओपीटी द्वारा उपगत प्रति टीईयू वास्तविक अनुरक्षण लागत 141.07 रुपए प्रति टीईयू सूचित की गई है, जबकि आईजीटीपीएल द्वारा वर्ष 2005-06 के लिए इसके प्रति टीईयू 152.62 रुपए होने का अनुमान है।

प्रति टीईयू अनुरक्षण लागत के अनुमान में इस अंतर का मुख्य कारण अभी खरीदी गई दो नई मोबाइल क्रेनों के अनुरक्षण के लिए आईजीटीपीएल द्वारा अतिरिक्त अनुमानित 60 लाख रुपए हैं। सीओपीटी से अधिग्रहीत दो घाटा क्रेनों तथा अन्य उपस्कर के लिए अनुमानित अनुरक्षण लागत सीओपीटी के वास्तविक व्यय से तुलनीय प्रतीत होती है।

2. कंटेनर संचालन प्रहस्तन के लिए आईजीटीपीएल द्वारा लगाए गए अनुमानों की तुलना में सीओपीटी द्वारा उपगत प्रति टीईयू कर्मचारी लागत का तुलनात्मक विश्लेषण।

(i) सीओपीटी द्वारा कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि प्रचालन हेतु वर्ष 2004-05 के लिए सूचित कर्मचारी लागत का आईजीटीपीएल द्वारा लगाए गए अनुमानों के साथ तुलनात्मक विश्लेषण नीचे सारणीबद्ध किया गया है :-

लाख रुपए			
सीओपीटी	आईजीटीपीएल अनुमान		कुल
	2005-06		
वास्तविक व्यय	आईजीटीपीएल द्वारा अधिग्रहीत सीओपीटी स्टॉफ लागत	नई भर्ती के लिए कर्मचारी लागत	
753.91	795.26	269.01	1064.24
प्रति टीईयू कर्मचारी लागत रुपए में			
407 रुपए	499.77 रुपए		

(ii) सीओपीटी ने स्पष्ट किया है कि प्रबंधन स्टॉफ का साझा पूल, जो इसके सीओपीटी द्वारा प्रचालनरत होने के दौरान आरजीसीटी के लिए उपलब्ध था, आईजीटीपीएल के लिए उपलब्ध नहीं है। अतः 10 प्रबंधकों, 29 कार्यपालकों तथा 63 प्रचालकों (अर्थात् कुल 102) की नई भर्ती की गई है।

3. प्रति टीईयू विद्युत लागत, प्रति लीटर ईंधन लागत एवं प्रति टीईयू विद्युत एवं ईंधन खपत निर्दिष्ट करते हुए जनोपयोगिताओं तथा ईंधन लागत का विस्तृत परिकल्प ।

(i) जनोपयोगी तथा ईंधन लागत का तुलनात्मक विश्लेषण निम्न प्रकार है :-

लाख रुपए					
सीओपीटी वास्तविक 2004-05			आईजीटीपीएल अनुमान 2005-06		
लाख रुपए					
विजली	ईंधन	जोड़	विजली	ईंधन	जोड़
275	206	481	347	290	697
प्रति टीईयू लागत रुपए में					
148.44	111.1	259	162.7	136.34	299

विद्युत की औसत खपत 21.85 प्रति टीईयू अनुमानित है तथा प्रति यूनिट दर 7.45 रुपए होने का अनुमान लगाया गया है। जहां तक ईंधन का संबंध है, आईजीटीपीएल के अनुमानों में औसत खपत 3.83 लीटर प्रति टीईयू मानी गई है तथा ल्यूब्रीकेंटों की लागत सहित प्रति यूनिट औसत दर 35.63 रुपए है।

- (ii) बीमा लागत के अनुमान का समर्थन करने के लिए दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत करें।

(ii) लाइसेंस करार में यह अपेक्षा की गई है कि आस्तियों के प्रतिस्थापन मूल्य पर परियोजना और सुविधाओं का बीमा करवाया जाए। आरंभिक परिकल्पना में, बीमा प्रीमियम 11,195.78 लाख रुपए की आस्ति मूल्य सुरक्षा के लिए 158.17 लाख रुपए होने का अनुमान लगाया गया था। संशोधित लागत विवरण में 13488.86 लाख रुपए पर आस्तियों के प्रतिस्थापन मूल्य के लिए वर्ष 2005-06 के लिए कुल प्रीमियम 173.74 लाख रुपए होने का अनुमान लगाया गया है। बीमा लागत के अनुमान के वैधीकरण हेतु दस्तावेजी समर्थन के रूप में बीमा नीति की एक प्रति भी प्रस्तुत की गई है।

4. सकल ब्लॉक में अभिवृद्धि किए जाने के लिए प्रस्तावित सिविल, आईटी तथा अभियांत्रिकी उपस्कर पर नवीकरण लागत के अनुमानों तथा उपगत पूंजीगत व्यय के वैधीकरण हेतु सहायक दस्तावेज प्रस्तुत करें।

निर्गत कार्य आदेशों/सविदाओं/बीजकों इत्यादि के रूप में दस्तावेजी समर्थन सिविल, आईटी तथा अभियांत्रिकी उपस्कर दर नवीकरण लागत के अनुमान तथा प्रस्तावित पूंजीगत व्यय के संदर्भ में प्रस्तुत किए गए हैं। इसने इनमें से प्रत्येक निवेश का विस्तृत ब्योरा प्रस्तुत किया है। प्रस्तावित अभिवृद्धियों तथा नवीकरण लागत के अनुमान को संक्षेप में नीचे सारणीबद्ध किया गया है :-

लाख रुपए	
(i) विद्यमान मशीनरी का वृहत नवीकरण	825.99 रुपए
(ii) सिविल संरचना	502.67 रुपए
(iii) अभियांत्रिक उपस्कर तथा फ्लोटिल्ला	5439.29 रुपए
(iv) सूचना प्रौद्योगिकी-हार्डवेयर	326.23 रुपए
(v) सूचना प्रौद्योगिकी-सॉफ्टवेयर	620.10 रुपए
कुल जोड़	7714.28 रुपए

इसमें सीओपीटी के उपकरण का अधिग्रहण करने के लिए उसे संदेय अपक्रंट शुल्क शामिल नहीं है।

(ii) उक्त प्रस्तावित निवेशों में से वर्ष के दौरान निम्नलिखित व्यय उपगत किए जाने की योजना है, जिसके लिए अभी तक कोई क्रय/कार्य आदेश या संविदाओं का निष्पादन नहीं किया गया है:-

विविध - सिविल निर्माण कार्यों के तहत	45.69
विविध - औजार एवं सहायक पुर्जे	316.00
अन्य - हार्डवेयर	50.00
अन्य - साफ्टवेयर	218.00
जोड़	629.90

5. कुशलता/उत्पादकता में सुधार के कारण प्रति इकाई प्रचालन लागत में कमी ।

(i) अलग-अलग लागत संघटकों में प्रति इकाई प्रचालन लागत में कोई कमी होने का अनुमान नहीं लगाया गया है । आईजीटीपीएल की तुलना में सीओपीटी की कुल प्रचालनात्मक लागत का सारांश यहां नीचे दिया गया है :-

	सीओपीटी वास्तविक व्यय 2004-05	आईजीटीपीएल अनुमान 2005-06
कुल प्रचालनात्मक लागत	3233.82 लाख रुपए	4139.48 लाख रुपए
टीईयू की संख्या	185175	212951
प्रति टीईयू लागत (रुपए में)	1746.36	1943.86

(ii) सीओपीटी को संदेय लाइसेंस शुल्क (1008 लाख रुपए) तथा सीओपीटी को संदेय रॉयल्टी (2092 लाख रुपए) को प्रचालनात्मक लागत के उक्त अनुमान में शामिल नहीं किया गया है ।

6. सीओपीटी द्वारा आईजीटीपीएल को प्रचालन सौंपने के समय क्षमता, विद्यमान उपस्कर के नवीकरण आईजीटीपीएल द्वारा अधिप्राप्त अतिरिक्त उपस्कर के कारण क्षमता में प्रत्याशित वृद्धि तथा साथ ही उत्पादकता सुधार, जो निजीकरण के मुख्य उद्देश्यों में से एक है, के कारण प्रत्याशित क्षमता वृद्धि निर्दिष्ट करते हुए टर्मिनल की क्षमता का विस्तृत निर्धारण। सीओपीटी द्वारा पट्टे पर अतिरिक्त बैक-अप क्षेत्र के रूप में उपलब्ध कराई गई 158.5 वर्गमीटर गोदी के कारण यार्ड क्षमता में ईंधन को भी क्षमता निर्धारण में शामिल करें ।

विवरण	टर्मिनल क्षमता जब सीओपीटी टर्मिनल का प्रचालन करता था 2004-05	2005-06 के लिए आईजीटीपीएल के अनुमान
(i) घाट क्षमता	415000	575000 255000
(ii) यार्ड क्षमता	205000 (रूकने का औसत समय 4 दिन)	255000 (269 मीटर की अतिरिक्त यार्ड क्षमता तथा रूकने का समय औसतन 7 दिन मानते हुए)
		401000 (रूकने का औसत समय 4.45 दिन मानते हुए)

(iii) क्रेन क्षमता 195000 (टीईयू प्रतिवर्ष)	420000	420000
	(सीओपीटी से अधिग्रहीत 2 क्वे क्रेनों तथा नव- अधिप्राप्त 2 मोबाइल बंदरगाह क्रेनों को मानते हुए)	
अधिकल्पित (ऊपर(i) से (iii) का न्यूनतम)	195000	2455000 401000

7. सीओपीटी तथा आईजीटीपीएल के बीच परिकल्पित पत्तन के मौजूदा उपकरण के अधिग्रहण हेतु सीओपीटी को आस्थगित भुगतान पर ब्याज लागत। ऐसे आस्थगित भुगतान पर ब्याज लागत का ब्यौरेवार परिकलन प्रस्तुत करें।

आईजीटीपीएल द्वारा संदेय अपफ्रंट शुल्क के (अथ शेष), संगत वर्ष में अदा की गई राशि, अंत शेष तथा उसपर 8% की दर पर 2005-06 से 2012-13 तक आठ वर्ष की अवधि के लिए ब्याज के ब्यौरे नीचे दिए गए हैं :-

लाख रुपए				
वर्ष	अथ शेष	आईजीटीपीएल द्वारा भुगतान	अंत शेष	ब्याज
2005-06	4080	204	3876	-
2006-07	3876	204	3672	310.08
2007-08	3672	408	3264	293.76
2008-09	3264	408	2856	261.12
2009-10	2856	612	2244	228.48
2010-11	2244	612	1632	179.52
2011-12	1632	816	816	130.56
2012-13	816	816	-	65.28
जोड़		4080		1468.8

8. आईजीटीपीएल द्वारा प्रचालनों का अधिग्रहण कर लेने के कारण उत्पादकता में हुए सुधार से व्यापार प्रयोक्ताओं को अर्जित होने का दावा किए गए प्रत्यक्ष/अप्रत्यक्ष लाभ तथा विस्तृत परिकलन।

आईजीटीपीएल द्वारा प्रचालनों का अधिग्रहण कर लिये जाने से उत्पादकता में हुए सुधार के कारण व्यापार तथा प्रयोक्ताओं को अर्जित लाभ संक्षेप में नीचे दिए गए हैं :-

- गोदी समय में 20% की कमी
- आभासी/त्वरित धनराशि का 100% बंद होना
- केन्द्रीकृत/एकल बिन्दु सीमाशुल्क जांच
- त्वरित कंटेनर सुपुर्दगी, त्वरित उतराई/पोतलदान
- चोरी/हेराफेरी से मुक्त प्रचालन
- वैज्ञानिक यार्ड तथा नौवहन आयोजना
- निर्यात कंटेनरों के लिए नियत समय-सीमा में पर्याप्त कमी
- बेहतर रेल/सड़क संयोजकता
- निर्यात के लिए सीमाशुल्क जांच हेतु पूर्व-चरण यार्ड

9. जैसाकि सीओपीटी द्वारा कहा गया है तथा आईजीटीपीएल द्वारा भी स्वीकार किया गया है, लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार आईजीटीपीएल को सीओपीटी द्वारा जहाजी कुली लाइसेंस प्रदान किया गया है। जहाजी कुली गतिविधि धारा 42 के तहत अभिज्ञात सेवाओं में से एक है तथा इसीलिए, इसकी दर का अनुमोदन इस प्राधिकरण द्वारा किया जाना है। यदि सन्दर्भाधीन लाइसेंस करार में आईजीटीपीएल से अनन्य रूप से यह सेवा उपलब्ध कराया जाना विशिष्ट रूप से अपेक्षित न भी हो, तब भी इस स्थिति में कोई परिवर्तन नहीं होगा। यदि आईजीटीपीएल यह सेवा प्रदान करता है, तो वह केवल इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित भान पर प्रभारों का उद्ग्रहण ही कर सकता है। इस स्थिति के दृष्टिगत, नौतल पर जहाजी कुली सेवा, बांधने तथा खोलने इत्यादि के लिए एक उपयुक्त प्रशुल्क व्यवस्था की जांच किए जाने की आवश्यकता होगी।

मामले की विस्तार से जांच की जा रही है तथा इसके संबंध में निर्णय की सूचना यथासमय टीएएमपी को दे दी जाएगी।

10.1. आईजीटीपीएल ने सीओपीटी के साथ हुए विचार-विमर्श के परिणाम पर आधारित संशोधित लागत विवरण तथा डीपीए के साथ हस्ताक्षरित तकनीकी सेवा शुल्क के करार की एक प्रति प्रस्तुत की है। पूर्ववर्ती अनुमानों की तुलना में आईजीटीपीएल द्वारा किए गए कुछ प्रमुख संशोधनों पर विशिष्ट प्रकाश नीचे डाला गया है :-

- (i) अपने आरम्भिक प्रशुल्क प्रस्ताव में अनुमानित 786.10 लाख रुपए की तुलना में वर्ष 2005-06 के लिए कुल स्टाफ लागत 1118.90 लाख रुपए होने का अनुमान लगाया गया है (सीओपीटी सत्यापन रिपोर्ट अनुमानों में सदृश वर्ष के लिए कुल स्टाफ लागत 1064.27 लाख रुपए है)।
- (ii) अपने आरम्भिक प्रशुल्क प्रस्ताव में अनुमानित 274 लाख रुपए की तुलना में वर्ष 2005-06 के लिए उपस्कर की अनुरक्षण लागत 325 लाख रुपए होने का अनुमान लगाया गया है (सीओपीटी की सत्यापन रिपोर्ट में निर्दिष्ट अनुमानों के समनुरूप)।
- (iii) अपने आरम्भिक प्रस्ताव में 496 लाख रुपए के अनुमान की तुलना में उपयोगिता तथा ईंधन लागत 637 लाख रुपए होने का अनुमान लगाया गया है।
- (iv) लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार प्रतिस्थापन मूल्य के तहत आस्तियों को शामिल करने के लिए विभेदक के रूप में बीमा लागत में पूर्ववर्ती अनुमान की तुलना में वर्ष 2005-06 के लिए 15.50 लाख रुपए की वृद्धि की गई है।
- (v) आरजीसीटी तथा आईसीटीटी, दोनों के लिए आरम्भिक प्रस्ताव में 880 लाख रुपए का कुल आरम्भिक व्यय होने का अनुमान लगाया गया था। संशोधित लागत विवरण में आरजीसीटी के लिए 330.50 लाख रुपए के आरम्भिक व्यय पर विचार किया गया है तथा इसे 4 वर्ष की अवधि में परिशोधित किया जाना है।
- (vi) अपने आरम्भिक प्रस्ताव में 7685.30 लाख रुपए पर अनुमानित सकल ब्लॉक अभिवृद्धि (सीओपीटी से अधिग्रहीत आस्तियों के लिए 40.80 करोड़ रुपए को निकाल कर) को संशोधित करके 7714.60 लाख रुपए कर दिया गया है। संशोधित अनुमान पर मूल्यहास को भी विचार में लिया गया है।

10.2. इसने सीओपीटी द्वारा तैनात उपस्कर की तुलना में इसके द्वारा तैनात उपस्कर के ब्यौरे भी प्रस्तुत किए हैं। आईजीटीपीएल तथा सीओपीटी के साझे व्ययों, निवेश के मान पर आरोग्य लागत तथा लाइसेंस करार की शर्तों पर आरोप्य लागत को नीचे सारणीबद्ध किए गए अनुसार प्रस्तुत किया है :-

विवरण	सीओपीटी			आईजीटीपीएल(अनुमान)			प्रति टीईयू लागत में % वृद्धि
	2002-03	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	
(i) सीओपीटी तथा आईजीटीपीएल की साझा लागत							
श्रम लागत, अनुरक्षण लागत, उपयोगिता/ईंधन लागत, सामान्य उपरिव्यय इत्यादि	1543	1590	1499	1695	1642	1734	
प्रति बॉक्स औसत लागत (रुपए) (क)	1544/-रुपए			1690/-रुपए			9.4%
(ii) निवेश के मान के कारण लागत							
बीमा	5	5	5	174	182	192	
मूल्यहास	313	296	266	1246	1475	1542	
आरंभिक व्यय	-	-	-	83	83	83	
वित्तपोषण प्रभार	261	211	231	443	644	666	
कुल	579	512	502	1946	2384	2482	
प्रति बॉक्स औसत लागत(रुपए)(ख)	405/-रुपए			1250/-रुपए			208%
(iii) लाइसेंस करार तथा संदेय टीएसएफ के कारण लागत							
(इसमें रॉयल्टी शामिल नहीं है, क्योंकि इसे लागत विवरण में शामिल नहीं किया गया है)							
भूमि पट्टा	-	-	-	1008	1058	1111	
टीएसएफ	-	-	-	267	275	279	
जोड़	-	-	-	1275	1333	1391	
प्रति बॉक्स औसत लागत (रुपए) (ग)				740/-रुपए			अतिरिक्त लागत
प्रति बॉक्स कुल औसत लागत(रुपए) (क+ख+ग)	1950/-रुपए			3680/-रुपए			89%

10.3 आईजीटीपीएल से आरंभिक खर्च के संशोधित अनुमानों का आकलन करने के आधार पर स्पष्टीकरण देने, वर्ष 2007-08 में सकल परिसंपत्ति में अभिवृद्धि का औचित्य देने का अनुरोध किया गया था। आईजीटीपीएल ने निम्नलिखित अतिरिक्त सूचना प्रस्तुत की है :-

- (i) वर्ष 2007-08 में किए जाने वाले प्रस्तावित निवेश में 8 नए ट्रेक्टर, 10 नए ट्रैलर और एक खाली हैंडलर शामिल हैं। मौजूदा ट्रेक्टरों और ट्रैलरों के नवीकरण के मद्देनजर इस निवेश को तीसरे वर्ष के लिए आस्थगित कर दिया गया है। सूचना प्रौद्योगिकी में किए जाने वाले प्रस्तावित निवेश में नावीस और अन्य उन्नत सूचना प्रौद्योगिकी साफ्टवेयर/हार्डवेयर मर्दों के लिए देय लाइसेंस शुल्क है, जिन्हें वल्लारपादम में स्थानांतरित किया जा सकता है।
- (ii) प्रचालन आय अनुमान के लिए विचारित रूकने का औसत समय 4.45 दिन है। रूकने का वर्तमान समय 7 दिन है।
- (iii) 330 लाख रुपए का संशोधित आरंभिक व्यय, बटूटे-खाते डाली गई राशि को घटाकर अब तक किए गए 413 लाख रुपए के व्यय पर आधारित है। इस संशोधित अनुमान में परियोजना परामर्श प्रभार के लिए 114 लाख रुपए और वित्तपोषण लागत के रूप में 195 लाख रुपए के प्रमुख संघटक शामिल हैं।

11.1 बाद में, आईजीटीपीएल ने व्यापार जगत और सीओपीटी द्वारा व्यक्त विचारों के संदर्भ में प्रशुल्क में क्रमिक वृद्धि के साथ पुनः तैयार किया गया प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। इसमें उल्लेख किया गया है कि इस तथ्य के बावजूद कि संशोधित दिशानिर्देशों के अनुसार निजी टर्मिनल प्रचालकों द्वारा किए गए निवेशों पर 15% आय अनुमत्य है, इसमें इस परियोजना के प्रति इसकी दीर्घावधिक वचनबद्धता के प्रदर्शन के रूप में व्यापार जगत के लाभ के लिए इस महत्वपूर्ण कारक की अनदेखी की गई है। तदनुसार, इसने अपने आरंभिक प्रस्ताव में 36.5% की प्रस्तावित सामान्य वृद्धि की तुलना में निम्नलिखित आधार पर प्रशुल्क में (भंडारण प्रभार के सिवाय सभी मर्दों के लिए) क्रमिक वृद्धि प्रस्तावित की है :-

क्र०सं०	अवधि	प्रस्तावित वृद्धि
1.	1 अप्रैल, 2005 से 30 सितम्बर, 2005 तक	शून्य
2.	1 अक्टूबर, 2005 से 31 मार्च, 2006 तक	13%
3.	1 अप्रैल, 2006 से 30 सितम्बर, 2006 तक	11%
4.	1 अक्टूबर, 2006 से आगे तक	9%

भंडारण अवधि में प्रस्तावित वृद्धि आरंभिक प्रस्ताव के अनुसार है, जोकि 1 अक्टूबर, 2005 से लागू होगी।

11.2 आईजीटीपीएल ने पुनः तैयार किए गए प्रस्ताव के मद्देनजर संशोधित लागत विवरण प्रस्तुत किया है। आईजीटीपीएल ने अपने संशोधित प्रशुल्क प्रस्ताव पर सीओपीटी द्वारा प्रदत्त सहमति का पत्र भी अग्रेषित किया है। विद्यमान प्रशुल्क स्तर पर संशोधित लागत विवरण 15% की आय को शामिल करने के बाद घाटे की निम्नलिखित स्थिति दर्शाता है:-

(लाख रुपए)

विवरण	2005-06	2006-07	12007-08	तीन वर्षों के लिए कुल घाटा
घाटा	(-) 2325.60	(-) 2450.50	(-) 2568.80	(-) 7344.90
प्रचालन आय के %				
के रूप में घाटा	(-) 46%	(-) 42.5%	(-) 41.3%	(-) 43.3%

11.3 आईजीटीपीएल ने प्रस्तावित प्रशुल्क स्तर पर निम्नलिखित अतिरिक्त वार्षिक राजस्व का अनुमान लगाया है:-

2005-06	2006-07	2007-08	जोड़
510.40	1891.20	2057.20	4458.80

11.4 आईजीटीपीएल ने स्पष्ट किया है कि विद्यमान सुविधाओं की कार्यकुशलता में सुधार लाने पर आई लागत मूल प्रस्तावित प्रशुल्क के तत्काल क्रियान्वयन हेतु बहुत आवश्यक है, तथापि, प्रशुल्क में तीन चरणों में क्रमिक वृद्धि का प्रस्ताव किया गया है, ताकि पत्तन प्रयोक्ता उन पर अतिरिक्त लागत अंतरित किए जाने से पूर्व वास्तविक लाभों को अनुभव कर सकें। इसने एक संशोधित प्रस्तावित दरों का मान अग्रेषित किया है और इसे 1 अक्टूबर, 2005 से लागू करने का अनुरोध किया है।

12. जहां तक नौतल पर जहाजी कुली कार्य, बांधने, खोलने इत्यादि के लिए एक उपयुक्त प्रशुल्क प्रबंध प्रस्तावित करने हेतु आईजीटीपीएल और सीओपीटी को हमारे परामर्श का संबंध है, आईजीटीपीएल ने स्पष्ट किया है कि सीओपीटी जब आरजीसीटी का प्रचालन कर रहा था, तब उसने नौतल पर जहाजी कुली कार्य प्रचालन अर्थात् बांधने/खोलने और पर्यवेक्षण कार्य नहीं किया था। आईजीटीपीएल को लाइसेंस प्रदान करते समय परिकल्पित आशय वे प्रचालन कार्य करने का था, जो पत्तन द्वारा किए जा रहे थे और ऐसे प्रचालनों से उत्पन्न राजस्व में हिस्सेदारी करना था। लाइसेंस करार के अनुसार, टीएएमपी अथवा किसी अन्य सक्षम प्राधिकारी द्वारा समय-समय पर प्राधिकृत के अनुसार लाइसेंसधारक द्वारा घोषित दरों और छूटों को सकल राजस्व के परिकलन हेतु हिसाब में लिया जाएगा। इसका अर्थ है कि यदि टीएएमपी द्वारा जहाजी कुली कार्य प्रशुल्क का अनुमोदन कर दिया जाता है और इसके दरों के मान में शामिल कर लिया जाता है, तो आईजीटीपीएल को जहाजी कुली कार्य से प्राप्त आय के राजस्व में सीओपीटी के साथ हिस्सेदारी करनी होगी। इस मुद्दे को टीएएमपी द्वारा नौतल पर जहाजी कुली कार्य प्रभारों को अधिसूचित किए जाने से पहले सुलझाने की आवश्यकता है। इसलिए, इसने इस विशेष प्रशुल्क मद के लिए प्रस्ताव प्रस्तुत करने हेतु तीन महीने का समय देने का अनुरोध किया है।

13. इस बीच, हमें कॉइर बोर्ड और ट्रावणकोर कॉइर मैट्स एण्ड मैटिंग एसोसिएशन का अभ्यावेदन अग्रेषित करते हुए कृषि एवं ग्रामीण उद्योग मंत्रालय और वाणिज्य एवं उद्योग मंत्रालय से पत्र प्राप्त हुआ है। इसमें यह उल्लेख किया गया है कि चूकि, कॉइर कृषि आधारित ग्रामीण परम्परागत और अधिक श्रमिक शक्ति वाला उद्योग है, जोकि अन्य देशों तथा उत्पादों से कठोर प्रतिस्पर्धा का पहले ही सामना कर रहा है, प्रशुल्क के वर्तमान स्तर में प्रस्तावित वृद्धि से इस क्षेत्र पर गंभीर प्रभाव पड़ेगा।

14. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाही इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकॉर्ड पर उपलब्ध है। संबंधित पार्टियों से प्राप्त टिप्पणियों और उनके द्वारा दिए गए तर्कों का सार संगत पार्टियों को अलग से भेजा जाएगा। ये ब्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध हैं।

15. इस मामले पर कार्यवाही करने के दौरान एकत्र समग्र सूचना के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति उभरती है :-

- (i) इस मामले में बीओटी व्यवस्था दो भागों में है। पहला भाग निर्दिष्ट अवधि के लिए मौजूदा आरजीसीटी को प्रचालित और विकसित करते तथा दूसरा भाग वल्लारपादम में इंटरनेशनल कंटेनर ट्रांशिपमेंट टर्मिनल (आईसीटीटी) के विकास और प्रचालन से संबंधित है। वर्तमान प्रस्ताव आरजीसीटी में आईजीटीपीएल के प्रचालनों के लिए दरें नियत करने के लिए है। इसे ध्यान में रखते हुए, करार के दूसरे भाग से संबंधित व्यय इस कार्य के लिए संगत नहीं है। आईजीटीपीएल ने पुष्टि की है कि उसने अपने लागत अनुमानों में दूसरे लाइसेंस के संगत कोई लागत शामिल नहीं की है। इस लागत अनुमान को सीओपीटी द्वारा भी सत्यापित किया गया है। यह विश्लेषण आईजीटीपीएल द्वारा पुष्टि की गई और सीओपीटी द्वारा संवीक्षा की गई स्थिति पर विश्वास करते हुए किया जाता है। उन स्थानों, जहां इस स्वीकृत स्थिति से विपथन का प्रस्ताव में स्पष्टतया उल्लेख किया गया है, में आवश्यक संशोधन किए गए हैं।
- (ii) बीओटी करार लाइसेंसधारी द्वारा आरजीसीटी में 8 वर्ष और 6 महीने की अधिकतम अवधि के लिए प्रचालन की अनुमति देता है, जिसके बाद यह परिदृश्य आईसीटीटी में अंतरित हो जाएगा। यह कतिपय शर्तों के अधीन आरजीसीटी और आईसीटीटी, दोनों में आईजीटीपीएल द्वारा समवर्ती प्रचालन की भी व्यवस्था करता है। आईजीटीपीएल ने दृढ़तापूर्वक बताया है कि यह आरजीसीटी को केवल 4 वर्षों के लिए प्रचालित करेगा और उसके बाद आईसीटीटी में अंतरित हो जाएगा। सीओपीटी ने स्वतंत्र रूप से पुष्टि की है कि लाइसेंस करार में शीघ्र स्थानांतरण पर कोई प्रतिबंध शामिल नहीं है। पत्तन न्यास ने भी इस संबंध में सरकार द्वारा दी गई स्वीकृति दर्शाई है, यद्यपि हमें उपलब्ध कराए गए दस्तावेज स्पष्ट रूप से सरकार का ऐसा कोई विशिष्ट अनुमोदन नहीं दर्शाते। आईजीटीपीएल द्वारा बनाई रखी गई और सीओपीटी द्वारा समर्थित स्थिति पर विश्वास किया जाता है और इस आधार वाक्य के आधार पर इस विश्लेषण पर आगे कार्यवाई की जाती है।

यह उल्लेखनीय है कि आईसीटीटी में शीघ्र स्थानांतरण को स्वीकार करने से आरजीसीटी के लिए प्रशुल्क नियतन पर पर्याप्त प्रभाव होगा, क्योंकि कुछ नियत और पूंजी लागतें आरजीसीटी के लाइसेंस की कम की गई अवधि में विस्तारित की गई हैं। अगर आईसीटीटी को स्वीकार करने से बाद में प्रचालक को कोई व्यर्थ लाभ होना पाया जाता है तो 4 वर्ष के अंत तक नहीं होने वाले ऐसे स्थानांतरण की दशा में ऐसे सभी अभिलाषों को आरजीसीटी प्रचालन और आईसीटीटी प्रचालन, अगर आवश्यक हो, के लिए आगामी प्रशुल्क समीक्षा में पूर्णतः सम्मिलित किया जाएगा।

यह पाया जाता है कि आईसीटीटी में प्रचालन का प्रारंभ लाइसेंस करार में सूचीबद्ध विभिन्न दशाओं जैसे सड़क/रेल संपर्क के विकास/विशेष आर्थिक क्षेत्र की घोषणा आदि पर निर्भर है। आईसीटीटी को स्थानांतरण में विलंब, अगर कोई हो, सूचित करने के लिए प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति तक प्रतीक्षा करना आवश्यक नहीं होगा।

आईजीटीपीएल और सीओपीटी से उन कार्यों, जिन्हें आईसीटीटी में प्रारंभ किए जाने वाले प्रचालनों के लिए पूरा किया जाना अपेक्षित है, की प्रगति की आवधिक रूप से समीक्षा करने और स्थानांतरण में पूर्वानुमानित विलंब, अगर कोई हो, की सूचना देने की अपेक्षा की जाती है। इसके साथ-साथ, आईजीटीपीएल को अभी अनुमोदित किए जा रहे प्रशुल्क की समय से पूर्व समीक्षा के लिए एक प्रशुल्क प्रस्ताव दाखिल करना चाहिए। अगर आईजीटीपीएल और सीओपीटी 4 वर्षों में आईसीटीटी में स्थानांतरित होने के इसी स्वीकृत मूल अनुमान से किसी विपथन को समय पर सूचित करने में विफल रहते हैं तो यह प्राधिकरण उस संगत सूचना, जो उसे किसी अन्य स्रोत से उपलब्ध हो सकती है, के आधार पर प्रशुल्क की समीक्षा करने की स्वतः शक्तियों का प्रयोग करेगा।

- (iii) आईजीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत यातायात का पूर्वानुमान वर्ष 2005-06 के लिए 212951 टीईयू, वर्ष 2006-07 के लिए 244894 टीईयू और वर्ष 2007-08 के लिए 265761 टीईयू है। सीओपीटी द्वारा वर्ष 2004-05 के लिए आरजीसीटी में प्रहस्तन किया गया वास्तविक थ्रूपुट 185175 टीईयू सूचित किया गया है। आईजीटीपीएल ने पिछले संबंधित वर्षों की मात्राओं की तुलना में वर्ष 2005-06 और 2006-07 के लिए 15% की वृद्धि दर का पूर्वानुमान किया है और पिछले वर्ष के पूर्वानुमान की तुलना में वर्ष 2007-08 के लिए 8.5% दर पर विचार किया गया है। प्रारंभ में, सीओपीटी ने इंगित किया था कि आईजीटीपीएल द्वारा किए गए पूर्वानुमान आईजीटीपीएल द्वारा प्रारंभ की गई टर्मिनल प्रहस्तन सुविधाओं की वृद्धि को मानते हुए बहुत संतुलित थे। उसने यह भी वर्णन किया था कि आईजीटीपीएल द्वारा किए गए पूर्वानुमान में प्रत्यक्ष नौभरण के कारण 30% का अतिरिक्त यातायात शामिल नहीं है, जिसे सृजित करने की संभावना थी, जब आरजीसीटी के ड्राफ्ट को 12.5 मीटर तक बढ़ाया जाना था। तत्पश्चात्, सीओपीटी ने स्पष्ट किया है कि आईजीटीपीएल द्वारा किए गए यातायात का पूर्वानुमान वास्तविक है, क्योंकि 12.5 मीटर का वर्धित ड्राफ्ट जनवरी, 2006 तक ही उपलब्ध होगा और केवल उसके बाद प्रत्यक्ष नौभरण और यातायात का विपथन हो सकता है।

सीओपीटी का बाद में प्रस्तुत स्पष्टीकरण पहले प्रस्तुत इसकी टिप्पणियों का विरोधाभासी है। यहां तक कि अगर यह माना जाता है कि वर्धित यातायात जनवरी, 2006 तक उपलब्ध होगा, फिर भी आईजीटीपीएल द्वारा किया गया यातायात का पूर्वानुमान वर्ष 2006-07 और 2007-08 के लिए प्रत्यक्ष नौभरण के कारण अतिरिक्त यातायात को नहीं मानता।

आईजीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत यातायात के अनुमानों पर इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ विश्वास किया जाता है। तथापि, अगर यह प्राधिकरण निर्धारित प्रशुल्क अवधि के दौरान किसी भी समय यह पाता है कि आईजीटीपीएल द्वारा प्रहस्तन किया गया वास्तविक यातायात, यहां इसमें विचार किए गए अनुमानों से काफी भिन्न होता है, तो यह गलत अनुमान के कारण प्राप्त लाभ को प्रतिसंतुलित करने के लिए उसके प्रशुल्क की समय से पूर्व समीक्षा करने की मांग करेगा।

- (iv) आय का अनुमान मौजूदा प्रशुल्क स्तर पर किया गया है अर्थात् सीओपीटी का प्रशुल्क अंतरिम उपाय के रूप में और पूर्वानुमानित थ्रूपुट के लिए अपनाया गया है। प्रचालन आय का अनुमान करते समय, सीओपीटी के दरों के मान में निर्धारित रुपया प्रशुल्क स्तरों पर आईजीटीपीएल द्वारा विश्वास किया गया है। तथापि, भंडारण प्रभारों से आय विद्यमान डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क के आधार पर और रूपांतरण के लिए 43.39 रुपए की विनिमय दर का प्रयोग करते हुए निकाली गई है। यह परिकलन 43.58 रुपए की वर्तमान विनिमय

दर से अद्यतन किया गया है। पोतांतरण यातायात शून्य रूप में पूर्वानुमानित है और इसलिए कंटेनर की इस श्रेणी के लिए कोई आय अनुमानित नहीं है। तथापि, किसी एकबारगी अपेक्षा को सुविधाजनक बनाने के लिए इस मद के लिए दर इसके दरों के मान में प्रस्तावित की गई है।

भंडारण आय का अनुमान 7 दिनों की कंटेनर ठहराव की औसत अवधि के आधार पर वर्ष 2004-05 के लिए सीओपीटी की 720 लाख रुपये की वास्तविक राशि की तुलना में 4.45 दिन के रूप में कंटेनरों की औसत ठहराव अवधि पर विचार करते हुए वर्ष 2005-06 के लिए 500 लाख रुपये लगाया गया है। तथापि, सीओपीटी के वर्ष 2003-04 के लिए भंडारण प्रभार से औसत आय 479 लाख रुपये सूचित की गई है।

टिप्पणी देने के लिए कहे जाने पर सीओपीटी ने प्रमाणित किया कि आईजीटीपीएल द्वारा किया गया आय का अनुमान उचित है।

इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ आईजीटीपीएल द्वारा यथा अनुमानित प्रचालन आय पर अद्यतन विनिमय दर के संदर्भ में भंडारण आय के समायोजन के अधीन विचार किया जाता है।

- (v) लाइसेंस करार में आरजीसीटी में नियुक्त सीओपीटी के 352 कर्मचारियों की आरजीसीटी में उसके प्रचालन की अवधि के लिए आईजीटीपीएल में स्थानांतरण करने की व्यवस्था की गई है। तत्पश्चात्, ये कर्मचारी सीओपीटी में प्रत्यावर्तित होंगे, जब टर्मिनल उसके पास वापस आता है। लाइसेंस करार में आईजीटीपीएल के लिए पारिश्रमिक के संरक्षण के अतिरिक्त इन कर्मचारियों की श्रृष्ट आवश्यकता और उत्पादकता के अनुसरण में विशेष प्रतिपूर्ति पैकेज तैयार करने की भी व्यवस्था की गई है, जिसका सीओपीटी द्वारा भुगतान किया जाना होता। वर्ष 2004-05 के लिए कर्मचारियों पर कुल लागत उपदान और पेंशन निधियों तथा अन्य भत्तों में अंशदान सहित 753.91 रुपये सूचित की गई है। इसकी तुलना में, आईजीटीपीएल ने वर्ष 2005-06 के लिए सीओपीटी से लिए गए कर्मचारियों के कारण आई 795.26 लाख रुपये की लागत शामिल करते हुए कर्मचारियों की लागत 1119 लाख रुपये, आईजीटीपीएल द्वारा नए भर्ती किए गए अतिरिक्त 102 कर्मचारियों के लिए 269.01 लाख रुपये, सविदा कर्मचारियों के लिए 17.60 लाख रुपये और 37 लाख रुपये के अतिरिक्त कर्मचारी कल्याण व्यय का अनुमान लगाया है। सीओपीटी ने ब्योरे के सत्यापन के बाद प्रमाणित किया है कि आईजीटीपीएल की कर्मचारी लागत वर्ष 2005-06 के लिए 1064.27 लाख रुपये होगी। इसमें सविदा कर्मचारियों और कर्मचारी कल्याण लागत के बारे में उल्लेख नहीं किया गया है। तथापि, सीओपीटी ने इस आधार पर कि उनके पास आरजीसीटी में प्रचालन के लिए उपलब्ध प्रबंधन कर्मचारियों का साझा पूल आईजीटीपीएल के लिए उपलब्ध नहीं होगा, अतिरिक्त भर्ती का औचित्य दिया है।

यह उल्लेख करना संगत है कि सीसीटीएल (चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड) में सीसीटीएल के श्रृष्ट के लगभग आधे का प्रहस्तन करने के लिए आईजीटीपीएल द्वारा विचार किए गए 453 कर्मचारियों और 23 सविदा श्रमिकों की तुलना में लगभग 5 लाख टीईयू के प्रहस्तन के लिए वर्ष 2002 और 2003 के लिए कर्मचारियों की कुल संख्या लगभग 530 थी। महत्वपूर्ण रूप से, 5 लाख टीईयू का श्रृष्ट स्तर 4 वर्ष की संगतता में आरजीसीटी में पहुंचने की बिल्कुल संकल्पना नहीं है। आईजीटीपीएल के कार्यों की प्रति टीईयू कर्मचारी लागत चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड (सीसीटीएल), न्हावा शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल लि0 (एनएसआईसीटी) जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) और पीएसए सिकाल जैसे अन्य कंटेनर टर्मिनल में प्रति टीईयू 125 रुपये से 200 रुपये की कर्मचारी लागत की तुलना में 525 रुपये प्रति टीईयू बैठती है। सीसीटीपीएल जो 100,000 टीईयू से कम का प्रहस्तन करता है, की प्रति टीईयू कर्मचारी लागत भी लगभग 350 रुपये प्रति टीईयू है। अन्य निजी आपरेटरों से प्राप्त हुई स्थिति के आधार पर आईजीटीपीएल द्वारा दिए गए कर्मचारी लागत के अनुमान को अधिक पाया जाता है। तथापि, यह मानना महत्वपूर्ण है कि आईजीटीपीएल लाइसेंस करार की शर्तों द्वारा नियंत्रित होता है और लाइसेंस करार के अनुसार सीओपीटी के 352 कर्मचारियों को आईजीटीपीएल में स्थानांतरित किया जाना है। इसे ध्यान में रखते हुए, सीओपीटी द्वारा यथा सत्यापित वर्ष 2005-06 के लिए कर्मचारी लागत पर विचार किया जाता है। इसके अतिरिक्त, आईजीटीपीएल द्वारा कैटीन व्यय, प्रशिक्षण आदि के लिए अनुमानित कर्मचारी कल्याण लागत की भी अनुमति दी जाती है, क्योंकि ऐसी लागतें अन्यत्र शामिल नहीं की गई हैं। तथापि, अतिरिक्त सविदा श्रमिकों की लागत पर विचार नहीं किया जाता है, क्योंकि आईजीटीपीएल ने ऐसी तैनाती के लिए कोई विश्वसनीय स्पष्टीकरण प्रस्तुत नहीं किया है।

प्रत्यक्ष श्रमिकों के संबंध में वर्ष 2006-07 और 2007-08 के लिए कर्मचारी लागत पिछले वर्ष के गानों की तुलना में क्रमशः 6% और 10% की वृद्धि की अनुमति देकर निकाली गई है। आईजीटीपीएल ने वर्ष

2007-08 के लिए कर्मचारी लागत में 10% की वृद्धि पर विचार करने के लिए कोई स्पष्टीकरण प्रस्तुत नहीं किया है। इस प्राधिकरण द्वारा मार्च, 2005 में हाल में अधिसूचित प्रशुल्क नियतन के लिए संशोधित दिशानिर्देश विशेष रूप से भारत सरकार द्वारा घोषित सभी वस्तुओं के लिए थोक मूल्य सूचकांक, जिसे वित्तीय वर्ष 2004-05 के लिए 6.44% सूचित किया गया है, की चालू घट-बढ़ के संबंध में मूल्य घट-बढ़ के लिए समायोजित यातायात के अनुरूप व्यय को प्रस्तुत किए जाने की अपेक्षा करते हैं। यहां तक कि यद्यपि मुद्रास्फीति केवल मजूरी के परिवर्तनीय संघटक के लिए संगत हो सकती है, वृद्धि की अनुमति वेतन स्तरों में सामान्य वार्षिक वृद्धि का ध्यान रखने के लिए संपूर्ण मजूरी लागत पर दी जाती है। वर्ष 2006-07 के लिए विचार किए गए प्रत्यक्ष श्रमिकों की कर्मचारी लागत और वर्ष 2006-07 तथा 2007-08, दोनों के लिए प्रबंधन मजदूरी के लिए वृद्धि स्वीकार्य सीमा के भीतर है और इसलिए स्वीकार की जाती है। तथापि, यह वृद्धि पिछले वर्ष के संशोधित अनुमानों पर लागू की जानी है। प्रत्यक्ष श्रमिकों के संबंध में वर्ष 2007-08 के लिए कर्मचारी लागत पिछले वर्ष के अनुमान पर 6.44% की वार्षिक वृद्धि लागू करते हुए संशोधित की जाती है।

- (vi) (क) आईजीटीपीएल द्वारा वर्ष 2005-06 के लिए विचार की गई ईंधन की लागत वर्ष 2004-05 के लिए सीओपीटी द्वारा सूचित प्रति टीईयू 148.44 रुपए की वास्तविक राशि की तुलना में प्रति टीईयू 162.77 रुपए है। विद्युत की लागत वर्ष 2004-05 के लिए सीओपीटी द्वारा सूचित प्रति टीईयू 111.10 रुपए की वास्तविक विद्युत लागत की तुलना में प्रति टीईयू 136.34 रुपए अनुमानित है। आईजीटीपीएल के अनुमान अप्रैल-जून, 2005 की अवधि के दौरान इसके प्रचालन के लिए वास्तविक राशि पर आधारित है। सीओपीटी ने भी आईजीटीपीएल की वास्तविक राशि को सत्यापित और प्रमाणित किया है।

ईंधन लागत अनुमान करने के प्रयोजनार्थ ईंधन की औसत खपत आरजीसीटी में लगभग तीन महीने के लिए प्रचालन के आधार पर 4 लीटर प्रति टीईयू मानी जाती है। इसे सीसीटीएल और वीसीटीपीएल जैसे अन्य निजी टर्मिनल आपरेटरों द्वारा सूचित प्रति टीईयू 3 से 4 लीटर की औसत खपत से तुलनीय पाया जाता है।

अप्रैल से जून, 2005 के दौरान तीन महीने के प्रचालन के लिए ईंधन की इकाई दर आईजीटीपीएल द्वारा 31.63 रुपए प्रति लीटर सूचित की गई है। इस इकाई दर को वित्तीय वर्ष 2005-06 से संबंधित शेष आठ महीने की अवधि के लिए 6 % बढ़ाया गया है। बाजार दर पर विचार करते हुए अनुमान के लिए मानी गई इकाई दर उचित पाई जाती है। आईजीटीपीएल द्वारा सूचित और सीओपीटी द्वारा प्रमाणित 31.63 रुपए की इकाई दर वर्ष 2005-06 के लिए स्वीकार की जाती है। तथापि, उसी वर्ष के लिए पुनः एक बार और 6% की वृद्धि की अनुमति देने का कोई औचित्य नहीं है। इसलिए, वर्ष 2005-06 के लिए ईंधन लागत के अनुमान को चालू वित्तीय वर्ष के लिए आईजीटीपीएल द्वारा माने गए अतिरिक्त मुद्रास्फीति कारक को छोड़ने की सीमा तक आंशिक रूप से संशोधित किया जाता है।

- (ख) विद्युत लागत के संबंध में लाइसेंस करार में सीओपीटी द्वारा अपने लाइसेंसधारियों को विद्युत की आपूर्ति के लिए लगाई जाने वाली इकाई दर निर्धारित की गई है। सीओपीटी को यह स्पष्ट करने का विशेष रूप से अनुरोध किया गया था कि क्या यह बिजली अधिनियम, 2003 के अधीन विद्युत वितरित करने के लिए और केरल राज्य विद्युत बोर्ड/केरल राज्य विद्युत विनियामक आयोग द्वारा नियत दर के अतिरिक्त विद्युत के लिए दर नियत करने के लिए प्राधिकृत है या नहीं। सीओपीटी ने इस संबंध में स्पष्ट किया है कि यह एक लाइसेंसधारी है और पत्तन क्षेत्र में उपभोक्ताओं को आपूर्ति विद्युत वितरित करने और उसकी दरें नियत करने के लिए प्राधिकृत है। लाइसेंस करार में विद्युत की खपत की भिन्नता के साथ 6 से 8.25 रुपए तक की सीमा में इकाई दर निर्धारित की गई है। प्रचालन के तीन महीनों के लिए विद्युत की औसत इकाई दर प्रति यूनिट 6.97 रुपए सूचित की गई है, जिसे लाइसेंस करार में निर्धारित इकाई दर की सीमा के भीतर पाया गया है। इस स्थिति के दृष्टिगत और यह भी मानते हुए कि आईजीटीपीएल का अनुमान सीओपीटी द्वारा सत्यापित किया गया है, वर्ष 2005-06 के लिए आईजीटीपीएल द्वारा यथा अनुमानित विद्युत की इकाई दर को प्रचालन के तीन महीनों के लिए सूचित वास्तविक राशि की तुलना में जुलाई, 2005 से मार्च, 2006 तक की अवधि के लिए आईजीटीपीएल द्वारा मानी गई 6% वृद्धि को छोड़कर अनुमति दी जाती है।

उपयोगिताओं/ईधन की लागत में वार्षिक वृद्धि वर्ष 2006-07 और 2007-08 के लिए संगत पूर्व वर्षों के अनुमानों से 6.44% अधिक पर, संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के प्रावधानों के अनुसार मात्राओं में पूर्वानुमानित वृद्धि के लिए उचित समायोजन के साथ अनुमति दी जाती है ।

- (vii) सीओपीटी ने वर्ष 2004-05 के लिए उपस्करों पर वास्तविक मरम्मत और अनुरक्षण की लागत 261.23 लाख रुपए सूचित की है । यह इसके कंटेनर प्रहस्तन उपस्करों के सकल ब्लॉक पर लगभग 5% बैठती है । उसकी तुलना में आईजीटीपीएल ने सीओपीटी से अधिग्रहित परिसंपत्तियों के संबंध में 225 लाख रुपए और नई वृद्धियों पर 100 लाख रुपए शामिल करते हुए वर्ष 2005-06 के लिए मरम्मत और अनुरक्षण लागत का अनुमान 325 लाख रुपए लगाया है । सीओपीटी से अधिग्रहित परिसंपत्तियों के संबंध में मरम्मत और अनुरक्षण लागत में कमी मुख्यतः दो आरटीजी, जिन्हें कार्यदशा में नहीं होना सूचित किया गया और जिन्हें रद्दी कर देने की आवश्यकता है, की अनुरक्षण लागत पर विचार नहीं करने के कारण है । यह प्रत्याशा करना अनुचित नहीं है कि आईजीटीपीएल द्वारा किए गए बड़े नवीकरण कार्य के कारण कुछ हद तक मरम्मत और अनुरक्षण लागत कम कर देनी चाहिए । तथापि, आईजीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत अनुमान किए गए नवीकरण कार्य के कारण अनुरक्षण लागत में कोई कमी नहीं दर्शाता है ।

एनएसआईसीटी जैसे अन्य निजी आपरेटरों के लिए अनुमत्य मरम्मत और अनुरक्षण लागत परिसंपत्तियों के अथशेष ब्लॉक के 1.15% पर है, सीसीटीपीएल में यह उपस्कर की लागत पर 2% और सिविल निर्माण कार्यों पर 1.5% थी । वीसीटीपीएल के संबंध में अनुमत्य उपस्कर की मरम्मत और लागत यहां तक कि आपरेटर द्वारा तैनात पुराने घाट क्रेन के मामले में भी उपस्कर की लागत के 2% और सिविल निर्माण कार्य पर 1% है । अन्य निजी टर्मिनलों में मौजूद स्थिति के अनुरूप उपस्कर के लिए मरम्मत लागत उपस्कर के सकल ब्लॉक का 2% और सिविल निर्माण कार्य पर 1% मानी जाती है ।

वर्ष 2006-07 और 2007-08 के लिए मरम्मत और अनुरक्षण लागत में 40% और संशोधित पूर्व वर्षों के अनुमानों से 30% बढ़ना अनुमानित है । यह इंगित करना संगत है कि वर्ष 2006-07 के दौरान सकल ब्लॉक में कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं है ।

आईजीटीपीएल ने अनुरक्षण लागत में ऐसी पर्याप्त वृद्धि के लिए कोई स्पष्टीकरण प्रस्तुत नहीं किया है । इस संबंध में आईजीटीपीएल से किसी समुचित औचित्य के अभाव में वर्ष 2006-07 और 2007-08 के लिए अनुमानित लागत निकालने के लिए इस लागत में 6.44% की वार्षिक वृद्धि की अनुमति देना पर्याप्त पाया जाता है ।

- (viii) लाइसेंस करार में लाइसेंसदाता से एक आरटीजी के संबंध में मैसर्स एबीजी हैवी इण्डस्ट्रीज लिमिटेड के साथ किए गए पट्टा करार को विद्यमान शर्तों पर आईजीटीपीएल को हस्तांतरित करने की अपेक्षा की गई है । सीओपीटी ने उक्त पट्टा करार आईजीटीपीएल को हस्तांतरित करने की पुष्टि की है और वर्ष 2005-06 तथा 2006-07 के लिए आईजीटीपीएल द्वारा देय एबीजी क्रेन के लिए पट्टा किराए का अनुमान लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार 2.25 करोड़ रुपए और 2.62 करोड़ रुपए लगाया है । इसकी तुलना में, आईजीटीपीएल द्वारा एबीजी क्रेन के लिए अनुमानित पट्टा किराया वर्ष 2005-06, 2006-07 और 2007-08 के लिए क्रमशः 2.57 करोड़ रुपए, 2.65 करोड़ रुपए और 2.72 करोड़ रुपए है । आईजीटीपीएल द्वारा किया गया अनुमान सीओपीटी द्वारा इंगित आंकड़ों से सीमांतिक रूप से भिन्न है । सीओपीटी द्वारा यथा इंगित पट्टा किराया प्रचालन के प्रथम दो वर्षों के लिए माना जाता है । वर्ष 2007-08 के लिए आईजीटीपीएल द्वारा किए गए अनुमान को माना जाता है ।

- (ix) सीओपीटी द्वारा व्यय किए गए वर्ष 2004-05 के लिए 4.5 लाख रुपए की बीमा लागत की तुलना में वर्ष 2005-06 के लिए बीमा लागत 173.7 लाख रुपए अनुमानित है । इस मद में पर्याप्त भिन्नता मुख्यतः प्रतिस्थापन मूल्य पर सभी परिसंपत्तियों को बीमा कवच प्रदान करने के कारण हुई है ।

सीओपीटी और कंटेनर शिपिंग लाइसेंस एसोसिएशन (सीएसएलए) जैसे कुछ प्रयोक्ताओं ने बीमा लागत के अनुमान पर आपत्ति उठाई है । सीएसएलए ने इंगित किया है कि चूंकि बीमा आईजीटीपीएल के जोखिम की रक्षा करने के लिए है, इसलिए संगत लागत को प्रयोक्ताओं पर नहीं लादा जाना चाहिए । इस परिप्रेक्ष्य में, यह मानना होगा कि लाइसेंस करार विशेष रूप से आईजीटीपीएल से प्रतिस्थापन मूल्य पर बीमा कवच लेने की अपेक्षा करता है । इसके अतिरिक्त, सीओपीटी ने अपनी सत्यापन रिपोर्ट के साथ आईजीटीपीएल द्वारा ली

गई बीमा पॉलिसी की प्रति अग्रेषित की है, जो वित्तीय वर्ष 2005-06 के लिए 174.30 लाख रुपए के बीमा प्रीमियम का भुगतान दर्शाती है ।

यहां यह उल्लेख करना संगत है कि अन्य निजी आपरेटर्स के मामले में बीमा लागत का अनुमान ऐतिहासिक मूल्य पर किया गया है । चूंकि, आईजीटीपीएल के लाइसेंस करार में परिसंपत्तियों की प्रतिस्थापन लागत पर बीमा करने के लिए अपेक्षित विशिष्ट खण्ड निर्धारित है और प्रस्तुत लेखबद्ध समर्थन पर विश्वास करते हुए भी, वर्ष 2005-06 के लिए आईजीटीपीएल द्वारा अनुमानित बीमा लागत स्वीकार की जाती है । प्रसंगवश, यहां तक कि वीसीटीपीएल ने भी प्रशुल्क संशोधन से संबंधित अपने हाल के प्रस्ताव में लाइसेंस करार के प्रावधानों के दृष्टिगत बीमा लागत का अनुमान करते समय किसी विशेष परिसंपत्ति के लिए परिसंपत्ति की प्रतिस्थापन लागत पर विचार किया था, जिसकी इस प्राधिकरण द्वारा अनुमति दी गई थी ।

आईजीटीपीएल ने वर्ष 2006-07 और 2007-08 के लिए बीमा लागत में पूर्व वर्ष के समतुल्य आंकड़ों की तुलना में प्रतिवर्ष 5% की वृद्धि अनुमानित की है । यहां तक कि अगर बीमा लागत प्रतिस्थापन मूल्य पर आधारित होती है, फिर भी मूल्य में संभव वृद्धि टूट-फूट के कारण परिसंपत्ति में मूल्यहास द्वारा प्रतिसंतुलित हो सकती है । वर्ष 2006-07 और 2007-08 के लिए बीमा लागत में आईजीटीपीएल द्वारा विचार की गई वृद्धि को उचित नहीं पाया जाता है और इसलिए इसे स्वीकार नहीं किया जाता है ।

- (x) इस मामले में मूल्यहास एक मुख्य लागत संघटक है । वर्ष 2004-05 के लिए उपस्करों पर मूल्यहास 266.4 लाख रुपए वर्णित है, जब सीओपीटी ने आरजीसीटी में प्रचालन प्रारंभ किया था । इसकी तुलना में, आईजीटीपीएल ने सीओपीटी से अधिग्रहीत परिसंपत्तियों के लिए 642 लाख रुपए, नवीकरण लागत पर 155 लाख रुपए और उपयोग में लाए गए अतिरिक्त उपस्कर, सूचना प्रौद्योगिकी और सिविल निर्माण कार्य/नवीकरण पर 449 लाख रुपए शामिल करते हुए वर्ष 2005-06 के लिए 1246 लाख रुपए का मूल्यहास अनुमानित किया है ।

अनुमानित मूल्यहास लागत पर कार्रवाई करने के पूर्व सीओपीटी द्वारा आईजीटीपीएल को हस्तांतरित परिसंपत्तियों की अन्य महत्वपूर्ण विशेषताओं का उल्लेख करना संगत है । लाइसेंस करार में सीओपीटी से अधिग्रहीत उपस्करों की लागत सहित 40.80 करोड़ रुपए की अपफ्रंट फीस का भुगतान निर्धारित किया गया है, जिसे 8 वर्षों की अवधि में चरणबद्ध तरीके से अदा किया जाना होगा । लाइसेंस करार लाइसेंसधारी को लाइसेंसदाता के उपस्कर को सीओपीटी को सौंपने का विकल्प भी देता है, जब आईजीटीपीएल अपना प्रचालन आईसीटीटी में अंतरित करता है । लाइसेंस करार के प्रावधानों के अनुसार ऐसी परिसंपत्तियों के लिए सीओपीटी द्वारा देय मूल्य प्रचालन के चौथे वर्ष की समाप्ति पर 15.11 करोड़ रुपए है ।

आईजीटीपीएल और सीओपीटी दोनों, कई अनुरोधों के बावजूद उपस्कर की हस्तांतरण लागत और आईजीटीपीएल को प्रचालन सौंपने के लिए एकमुश्त फीस अलग-अलग दर्शाने के लिए अपफ्रंट फीस का आंकड़ा प्रस्तुत करने में समर्थ नहीं हुए हैं ।

आईजीटीपीएल ने वर्णन किया है कि 40.80 करोड़ रुपए की अपफ्रंट फीस केवल आरजीसीटी प्रचालनों के लिए संगत है और यह राशि सीओपीटी से अधिग्रहित उपस्करों की लागत के लिए है । चौथे वर्ष की समाप्ति पर जब उपस्कर सीओपीटी को वापस चले जाएंगे, लाइसेंस करार के अनुसार सीओपीटी द्वारा देय 15.11 करोड़ रुपए के अवशिष्ट मूल्य को 40.80 करोड़ रुपए से निकाल दिया गया है और 25.69 करोड़ रुपए की शेष राशि पर मूल्यहास संगणित किया गया है ।

परिसम्पत्तियों की हस्तांतरण लागत के बारे में आईजीटीपीएल और सीओपीटी, दोनों से किसी संगत सूचना के अभाव में आईजीटीपीएल द्वारा यथा प्रस्तुत सीओपीटी से अधिग्रहित परिसम्पत्तियों के सम्बन्ध में 25.69 करोड़ रुपए पर मूल्यहास के संगणन पर विश्वास किया जाता है ।

चूंकि, आरजीसीटी की परियोजना अवधि सीओपीटी से अधिग्रहित इन परिसम्पत्तियों को मूल्यहासित करने, अपफ्रंट फीस को एकमुश्त फीस में पृथक्कृत करने के प्रयोजनार्थ चार वर्षों के रूप में मानी गई है और परिसम्पत्तियों की हस्तांतरण लागत ने लागत आकलन पर काफी प्रभाव नहीं डाला है, क्योंकि अपफ्रंट फीस भी आरजीसीटी की परियोजना अवधि में विस्तारित की गई है । तथापि, सीओपीटी से अधिग्रहित परिसम्पत्तियों के सम्बन्ध में मूल्यहास बाद में पैराग्राफ संख्या (xv) (क) में यथा वर्णित दो आरटीजी के रद्दी मूल्य की सीमा तक सकल ब्लॉक में कमी के दृष्टिगत कम किया जाता है ।

आईजीटीपीएल के मामले में, जैसा पहले वर्णित है, एक विशेष स्थिति है जिसमें आरजीसीटी की परियोजना अवधि केवल चार वर्ष है। सिविल संरचना, सीओपीटी से अधिग्रहित उपस्कर और नवीकरण लागत को चौथे वर्ष के अन्त तक आईसीटीटी में प्रचालन अंतरित करने का अनुमान लगाते हुए 25% की दर पर मूल्यहासित किया गया है। इसके परिणामस्वरूप, सीओपीटी से अधिग्रहित परिसम्पत्तियों, इन परिसम्पत्तियों की नवीकरण लागत और सिविल निर्माण कार्यों के लिए उस मूल्यहास, जो ऐसी परिसम्पत्तियों की सामान्य आर्थिक अवधि के लिए प्रभारित किया गया होता, के साथ तुलना करने पर अतिरिक्त मूल्यहास का बोझ लगभग 7 करोड़ रुपए है।

यह प्राधिकरण इस मामले में अपनाए गए निजीकरण मॉडल पर कोई महत्वपूर्ण निर्णय पारित करने का इच्छुक नहीं है। तथापि, यह इंगित करना संगत है कि चार वर्षों की अवधि में इन परिसम्पत्तियों के मूल्यहास को विस्तारित करने के कारण 7 करोड़ रुपए का अतिरिक्त बोझ उत्पन्न नहीं हुआ होता, अगर निजी प्रचालक द्वारा प्रचालन की सीमित अवधि को ध्यान में रखते हुए प्रतिस्थापन लागत पर उपस्कर के हस्तांतरण की बजाय उपस्कर को किराए पर लेने जैसे विकल्प पर लाइसेंस करार में विचार किया जाता। सीओपीटी को कोई हानि नहीं हुई होती, यदि इसने सृजित राजस्व में हर हालत में भागीदारी की होती।

आईजीटीपीएल ने वर्णन किया है कि नए उपस्करों/परिसम्पत्तियों पर मूल्यहास का संगणन कम्पनी अधिनियम के अनुसार अपनाए गए अवधि मानदंडों अथवा लाइसेंस करार में निर्धारित अवधि मानदण्ड, इनमें से जो भी अधिक हो, के आधार पर किया गया है। लाइसेंस करार के अधीन निर्दिष्ट चल बन्दरगाह क्रेन और आरटीजी की अवधि कम्पनी अधिनियम के अनुसार अवधि मानदंडों से अधिक है और इसलिए मूल्यहास का संगणन इन दो परिसम्पत्तियों के सम्बन्ध में लाइसेंस करार में निर्धारित अवधि मानदण्डों के अनुसार किया गया है। नई वृद्धियों के सम्बन्ध में वर्ष 2005-06 के लिए मूल्यहास का अनुमान आईजीटीपीएल द्वारा यथानुपात आधार पर किया गया है, क्योंकि यह अधिकांश अतिरिक्त उपस्करों को जून, 2005 में अथवा उसके पूर्व पूरा/चालू होने की प्रत्याशा करता है। यह उचित निर्णय है और इसलिए स्वीकार किया जाता है।

ट्रेक्टर, ट्रैलर आदि जैसे उपस्करों और आय कर पर वर्ष 2007-08 के लिए सकल ब्लॉक में वृद्धियों पर मूल्यहास को इस विश्लेषण के लिए नहीं माना जाता है, क्योंकि संगत प्रस्तावित अतिरिक्त निवेश उप - पैराग्राफ संख्या (xv) (ख) में वर्णित कारणों से नहीं माना जाता है।

- (xi) आईजीटीपीएल ने नैगम कार्यनीति, विपणन और मूल्य निर्धारण कार्यनीति आदि तैयार करने में आईजीटीपीएल द्वारा पत्तन/टर्मिनल के प्रचालन और अनुरक्षण के सम्बन्ध में सेवाएं प्रदान करने के लिए दिनांक 10 मार्च, 2005 को दुबई पत्तन प्राधिकरण (डीपीए) के साथ एक सेवा करार किया है। यह सेवा प्रदान करने पर विचार करते हुए डीपीए प्रति वर्ष 0.5 मिलियन अमरीकी डॉलर की तकनीकी सेवा फीस (टीएसएफ) और अपने प्रचालन के पहले 5 वर्षों के लिए सकल राजस्व का 1 प्रतिशत प्रभारित करेगा और शेष अवधि के लिए करार में विभिन्न फीस संरचना निर्धारित की गई है।

प्रशुल्क नियतन के लिए संशोधित दिशानिर्देशों के अनुसार निजी टर्मिनलों द्वारा अपने प्रवर्तकों अथवा अपने "संबद्ध संगठन" को देय टीएसएफ को प्रशुल्क नियतन के प्रयोजनार्थ लागत की मद के रूप में माना जा सकता है, अगर लेन-देन के "उचित दूरी सम्बन्ध" का मानदण्ड आयकर अधिनियम में यथा अपेक्षित स्थापित हो जाता है। आईजीटीपीएल ने यह वर्णन करते हुए अपने चार्टर्ड एकाउंटेंट से प्रमाणपत्र प्रस्तुत किया है कि हस्तांतरण मूल्य आय कर अधिनियम की धारा 92 (ग) के प्रावधानों के अनुसार संगणित "सहमूल्य मूल्य" को ध्यान में रखते हुए सर्वाधिक उपयुक्त विधि के आधार पर निर्धारित किया गया है और उसने यह प्रमाणित किया है कि सेवाओं के प्रावधान के लिए डीपीए को आईजीटीपीएल द्वारा देय फीस "उचित दूरी सम्बन्ध" का मानदण्ड पूरा करती है। जारी प्रमाणपत्र में चार्टर्ड एकाउंटेंट के प्रयुक्त सूचना का स्वतंत्र सत्यापन नहीं करने के कुछ अर्हक विवरण हैं। तथापि, आईजीटीपीएल ने तर्क दिया है कि यह एक सामान्य अस्वीकरण है, क्योंकि लेखापरीक्षकों ने लेखापरीक्षित वित्तीय विवरण और उसकी लेखाबहियों की समीक्षा नहीं की है। चार्टर्ड एकाउंटेंट द्वारा आईजीटीपीएल द्वारा अपनी प्रवर्तक कम्पनी को देय टीएसएफ के लेन-देन के "उचित दूरी सम्बन्ध" को स्थापित करते हुए जारी प्रमाणपत्र के आधार पर व्यय की इस मद की इस शर्त के अधीन अनुमति दी जाती है कि आईजीटीपीएल यह दर्शाने के लिए कि आयकर प्राधिकारियों ने इस व्यय की अनुमति दे दी है, अगली समीक्षा के समय प्रत्येक वर्ष के लिए लेखबद्ध साक्ष्य और आयकर निर्धारण आदेश प्रस्तुत करेगा। अगर ऐसा साक्ष्य प्रस्तुत नहीं किया जाता है, तो अब अनुमत्य अनुमानित व्यय को अगली प्रशुल्क समीक्षा के समय समंजित किया जाएगा।

इस मद को लागत के रूप में मानने हुए यह भी पूर्वानुमान किया जाता है कि करार में बताई गई और आईजीटीपीएल द्वारा देय टीएसएफ, आरजीसीटी में प्रचालनों के सन्दर्भ में प्रदान की गई सेवाओं के लिए ही संगत है। अगर यह पूर्वानुमान सहा पाया जाता है, तो भावी प्रशुल्क में उपयुक्त समायोजन किया जाएगा।

- (xii) सामान्य उपरिव्यय का अनुमान वर्ष 2004-05 के लिए सीओपीटी द्वारा सूचित 477.5 लाख रुपए की वास्तविक राशि की तुलना में वर्ष 2005-06 के लिए 391 लाख रुपए लगाया गया है। आईजीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत अनुमान स्वीकार किया जाता है। अनुवर्ती दो वर्षों के लिए आईजीटीपीएल द्वारा प्रयोग की गई लागत में वार्षिक वृद्धि संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों द्वारा अनुमत्य सामान्य वृद्धि के भीतर है और इसलिए स्वीकार की जा सकती है।

- (xiii) आईजीटीपीएल ने अपने प्रारम्भिक प्रस्ताव में 880 लाख रुपए के प्राथमिक व्यय पर विचार किया है और उसे पांच वर्षों की अवधि में वितरित किया है। तथापि, प्रशुल्क संगणन के प्रयोजनार्थ प्रारम्भिक व्यय को सम्पूर्ण परियोजना अवधि में विस्तारित किया गया है और यह सिद्धांत प्रशुल्क नियतन प्रक्रिया में अन्य सभी निजी टर्मिनल आपरेटरों द्वारा अनुपालन किया जा रहा है।

आईजीटीपीएल ने प्रारम्भ में आरजीसीटी और आईसीटीटी के बीच प्रारम्भिक व्यय को पृथक्कृत करने में अपनी असमर्थता व्यक्त की थी, क्योंकि परियोजना व्यवहार्यता अध्ययन, पट्टा करार, बातचीत आदि जैसे कुछ व्यय दोनों लाइसेंसों के लिए साझा थे और उन्हें अलग नहीं माना जा सकता है। तत्पश्चात, इसने बट्टे-खाते डाली गई राशि घटाकर आज तक आरजीसीटी के लिए किए जा चुके व्यय के आधार पर अनुमान संशोधित करके 330 लाख रुपए कर दी है और उसे आरजीसीटी की चार वर्षों की परियोजना अवधि में विस्तारित किया। प्रारम्भिक व्यय के सम्बन्ध में आईजीटीपीएल द्वारा किए गए संशोधित अनुमान पर विचार किया जाता है।

- (xiv) तत्कालीन नौवहन मंत्रालय ने यह स्पष्ट करते हुए कि राजस्व हिस्सा/रॉयल्टी भुगतान को महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा प्रशुल्क नियतन संशोधन के लिए लागत के रूप में विभाजित नहीं किया जाएगा, दिनांक 29 जुलाई, 2003 को एक नीतिगत निर्देश जारी किया है। इस नीतिगत निर्देश के आधार पर उस मामले, जहां बोलियों को 29 जुलाई, 2003 के पूर्व अन्तिम रूप दिया जाता है, में कतिपय शर्तों के अधीन प्रशुल्क नियतन प्रक्रिया में लागत के रूप में रॉयल्टी मानने के बारे में प्रशुल्क नियतन के लिए संशोधित दिशानिर्देशों में एक प्रावधान निर्धारित किया है।

वर्तमान मामले में लाइसेंस करार पर सीओपीटी के साथ आईजीटीपीएल द्वारा दिनांक 31 जनवरी, 2005 को हस्ताक्षर किए गए थे और प्रशुल्क के संगणन के राजस्व हिस्से की अनुमोदयता से सम्बन्धित विशिष्ट प्रावधान है। इसलिए, आईजीटीपीएल ने प्रशुल्क नियतन प्रयोजन के लिए लागत की मद के रूप में राजस्व हिस्से को शामिल नहीं किया है।

- (xv) (क) आईजीटीपीएल द्वारा वर्ष 2005-06 के लिए परिसम्पत्तियों के सकल ब्लॉक का अनुमान 117.95 करोड़ रुपए लगाया गया है। इसमें सीओपीटी से अधिग्रहित परिसम्पत्तियों के सम्बन्ध में 40.80 करोड़ रुपए, उपस्करों की बड़ी नवीकरण लागत के लिए 8.26 करोड़ रुपए, दो बन्दरगाह चल क्रेन, चार आरटीजी, बारह ट्रेलर आदि जैसे अतिरिक्त उपस्करों की खरीद के लिए 54.39 करोड़ रुपए, सिविल निर्माण कार्य के लिए 5.02 करोड़ रुपए और सूचना प्रौद्योगिकी तथा विविध उपस्करों के लिए 9.46 करोड़ रुपए शामिल हैं। तथापि, इसने बड़े नवीकरण कार्य के दृष्टिगत सीओपीटी से अधिग्रहित परिसम्पत्तियों की आर्थिक अवधि में वृद्धि को मात्राकृत नहीं किया है।

यह उल्लेख करना संगत है कि लाइसेंस करार में विशेष रूप से आरजीसीटी में उपस्कर/अन्य परिसम्पत्तियों पर निवेश की अवधि और मात्रा के बारे में कोई उल्लेख नहीं किया गया है। यह लाइसेंसधारी से छठे वर्ष के अन्त में न्यूनतम 4 लाख टीईयू के प्रहस्तन के लिए टर्मिनल को विकसित करने की अपेक्षा करता है। तथापि, आईजीटीपीएल ने पहले वर्ष में ही नई वृद्धियां करने का प्रस्ताव किया है।

वर्ष 2005-06 के लिए वृद्धियों/नवीकरण लागत के लिए सभी अनुमान सीओपीटी द्वारा सत्यापित और प्रमाणित किए गए हैं। सीओपीटी ने आईजीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत अधिकांश पूंजीव्यय के अनुमान के सन्दर्भ में समर्थक दस्तावेजों की प्रतियां भी अप्रेषित की हैं। सीओपीटी द्वारा प्रस्तुत रिपोर्ट से यह अवलोकन किया जाता है कि 6.29 करोड़ रुपए मूल्य की कुछ परिसम्पत्तियों, जिन्हें चालू वित्तीय

वर्ष में जोड़ा जाना योजनाबद्ध है, के सम्बन्ध में कोई कार्य आदेश अथवा संविदाएं जारी नहीं की गई हैं। चूंकि, सीओपीटी ने सत्यापन रिपोर्ट में प्रस्तुत वृद्धि को छोड़ने के लिए कोई टिप्पणी नहीं की है, इसलिए बाद में वास्तविक आंकड़ों के सत्यापन के शर्ताधीन इसे लगाई गई पूंजी का एक भाग माना जाता है।

सीओपीटी प्रचालन के अधीन टर्मिनल की क्षमता प्रति वर्ष 1.95 लाख टीईयू सूचित की गई है। आरजीसीटी की क्षमता में वृद्धि की अपेक्षा करते हुए लाइसेंस करार के अनुरूप विशिष्ट प्रावधान के दृष्टिगत यातायात को अच्छी वृद्धि प्राप्त करने के रूप में दर्शाया गया है, इसलिए वर्ष 2005-06 के दौरान सकल ब्लॉक में प्रस्तावित वृद्धि स्वीकार की जाती है।

आईजीटीपीएल ने सूचित किया है कि सीओपीटी से अधिग्रहित दो आरटीजी कार्य करने की दशा में नहीं है और उन्हें रद्द किए जाने की आवश्यकता है। लाइसेंस करार में सीओपीटी द्वारा आईजीटीपीएल को हस्तांतरित की जाने वाली परिसम्पत्तियों की सूची दी गई है। तथापि, यह बात समझ में नहीं आती कि ऐसी परिसम्पत्तियां, जिन्हें तत्काल रद्द किया जाना है, सीओपीटी द्वारा आईजीटीपीएल को क्यों हस्तांतरित की जानी चाहिए। आईजीटीपीएल ने इस प्रशुल्क नियतन कार्य में इन दो आरटीजी का रद्द मूल्य शामिल नहीं किया है। आरटीजी के रद्द मूल्य के बारे में आईजीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत किसी सूचना के अभाव में सरकार द्वारा महापत्तनों की पूर्णतः चुकता परिसम्पत्तियों के लिए सकल ब्लॉक के 7.5% पर निर्धारित प्रारक्षित मूल्य मानदण्ड पर इन आरटीजी के रद्द मूल्य का अनुमान करने के लिए विचार किया जाता है। यह उल्लेख करना संगत है कि सीओपीटी द्वारा हस्तांतरित एक आरटीजी की अवधि शून्य सूचित की गई है। यद्यपि, आईजीटीपीएल इस आरटीजी के सम्बन्ध में कुछ रद्द मूल्य प्राप्त करेगा, इसलिए समायोजन हेतु किसी अवशेष मूल्य पर विचार नहीं किया गया है। दूसरे आरटीजी का सकल ब्लॉक सीओपीटी द्वारा 320 लाख रुपए सूचित किया गया है और तदनुसार, इन दोनों आरटीजी के सम्बन्ध में मिलाकर रद्द मूल्य का अनुमान सरकार द्वारा निर्धारित वसूली मानदण्ड को लागू करके 24 लाख रुपए लगाया गया है। वर्ष 2005-06 और अनुवर्ती वर्षों के लिए आईजीटीपीएल का सकल ब्लॉक प्रचालक द्वारा प्राप्तव्य आरटीजी के रद्द मूल्य की सीमा तक कम किया जाता है। इन आरटीजी के वास्तविक निपटान मूल्य को अगली समीक्षा के समय सत्यापित किया जाएगा और अगर आवश्यक हुआ तो प्रशुल्क में उपयुक्त समायोजन किया जाएगा।

- (ख) ट्रेक्टर, ट्रेलर, सूचना प्रौद्योगिकी आदि जैसे अतिरिक्त उपस्करों पर निवेश के कारण वर्ष 2007-08 के दौरान सकल ब्लॉक में 7.55 करोड़ रुपए की वृद्धि मानी गई है। इसने स्पष्ट किया है कि यह निवेश इसके प्रचालन के प्रथम वर्ष में प्रारंभ किए जा चुके मौजूदा उपस्करों के बड़े नवीकरण के दृष्टिगत तीसरे वर्ष में आस्थगित कर दिया गया था। आयकर में प्रस्तावित वृद्धि जैसा आईजीटीपीएल द्वारा माना गया है, वल्लारपादम को हस्तांतरित की जानी है।

आईजीटीपीएल ने इकाई लागत में कमी अथवा मात्रा/क्षमता में वृद्धि के रूप में प्रस्तावित नई वृद्धियों के लिए कोई आचित्य प्रस्तुत नहीं किया है। यह उल्लेख करना संगत है कि 12 नए ट्रेलरों और अन्य उपस्करों की वृद्धि पर वर्ष 2005-06 के सकल ब्लॉक में विचार किया जा चुका है। आरजीसीटी की क्षमता सीओपीटी से अधिग्रहित मौजूदा उपस्कर और वर्ष 2005-06 के दौरान मानी गई नई वृद्धियों, जो लाइसेंस करार में संकल्पित क्षमता स्तर की पूर्णतः पूर्ति करती है, से प्रति वर्ष 4.01 लाख टीईयू तक पहुंचना अनुमानित है।

जैसा पहले वर्णन किया गया है, चूंकि आरजीसीटी में प्रचालन केवल एक अंतरिम व्यवस्था है, इसलिए उन परिसम्पत्तियों, जिन्हें आरजीसीटी परियोजना के बिल्कुल अंत में अधिप्राप्त किया जाना और आईसीटीटी परियोजना को हस्तांतरित किया जाना प्रस्तावित है, की लागत से प्रशुल्क पर बोझ डालना उपयुक्त नहीं पाया जाता है।

इस स्थिति के दृष्टिगत, वर्ष 2007-08 में सकल ब्लॉक में 7.55 करोड़ रुपए तक की अनुमानित वृद्धि पर प्रशुल्क संगणन के लिए विचार नहीं किया जाता है।

- (ग) आईजीटीपीएल ने सीओपीटी को देय 40.80 करोड़ रुपए की सम्पूर्ण अपफ्रंट फीस को मूल्यहास के संगणन के प्रयोजनार्थ परिसम्पत्तियों की हस्तांतरण लागत के रूप में माना है। तथापि, इसने सम्पूर्ण अपफ्रंट फीस पर आय की मांग नहीं की है। लाइसेंस करार लाइसेंसधारी को इस राशि की अदायगी सहमत्य दर पर बकाया अपफ्रंट फीस के भुगतान पर देय ब्याज के साथ आठ वर्षों की अवधि में चरणबद्ध तरीके से करने की अनुमति देता है।

लाइसेंस करार में इस विशिष्ट व्यवस्था के दृष्टिगत, आईजीटीपीएल ने उसके द्वारा प्रत्येक वित्तीय वर्ष के दौरान वास्तविक रूप से देय राशि की सीमा तक ही आय का दावा किया है और अपफ्रंट फीस की अदत्त राशि पर ब्याज संघटक को व्यय के रूप में शामिल किया है।

इस प्राधिकरण द्वारा अपनाया गया सामान्य दृष्टिकोण संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रावधान के अनुरूप प्रशुल्क निर्धारण के लिए लगाई गई पूंजी पर 15% आय की अनुमति देना है। तथापि, वर्तमान मामले में त्वरित परिकलन दर्शाता है कि अपफ्रंट फीस के रूप में अदा की गई वास्तविक राशि पर आय और शेष पर ब्याज लागत सहित अन्य व्यय का उन्हें किए गए भुगतान पर ध्यान दिए बिना उपयोग की गई परिसम्पत्तियों के आधार पर सम्पूर्ण लगाई गई पूंजी पर आय की अनुमति देने की तुलना में प्रशुल्क पर कम प्रभाव होगा। इसे ध्यान में रखते हुए, आईजीटीपीएल द्वारा की जाने वाले प्रस्तावित कार्रवाई को स्वीकार किया जाता है।

लाइसेंस करार के अनुसार, वाणिज्यिक प्रचालन के प्रारम्भ की तारीख के प्रत्येक वर्षगांठ पर बकाया अपफ्रंट फीस पर ब्याज देय है। आईजीटीपीएल ने पूर्वानुमानाधीन तीन वर्षों के लिए ब्याज के घटक का अनुमान क्रमशः 324.70 लाख रुपए, 293.80 लाख रुपए और 277.40 लाख रुपए लगाया है। चूंकि, आईजीटीपीएल ने दिनांक 1 अप्रैल, 2005 को प्रचालन प्रारम्भ किया, इसलिए ब्याज दिनांक 1 अप्रैल 2006 को ही देय होगा और इसलिए वर्ष 2005-06 के लिए लागत पर विचार नहीं किया जाना चाहिए। सीओपीटी ने आईजीटीपीएल के अनुमानों के सत्यापन के बाद अपफ्रंट फीस के बकाए पर ब्याज लागत वर्ष 2005-06 के लिए शून्य, वर्ष 2006-07 के लिए 310.08 लाख रुपए और वर्ष 2007-08 के लिए 293.76 लाख रुपए इंगित की है। ब्याज का संगणन 8% प्रतिवर्ष की दर पर किया गया है। सीओपीटी द्वारा यथा सत्यापित ब्याज लागत पर संशोधित लागत विवरण में विचार किया जाता है।

तथापि, लाइसेंस करार की अनिवार्यता से नहीं उत्पन्न अन्य परिसम्पत्तियों के लिए ऋण पर ब्याज स्वीकार्य नहीं है, फिर भी संगत निवल अचल परिसम्पत्ति मूल्य पर 15% की दर पर आय की अनुमति दी जाती है।

आईजीटीपीएल ने लगाई गई पूंजी का मूल्य निकालने में अनुमानित प्रचालन हानि भी शामिल की है। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश स्पष्टतः या लगाई गई पूंजी, जो आय के लिए अर्हक होगी, को परिभाषित करते हैं। अग्रेनीत हानि को उसपर आय की अनुमति देने के लिए स्वीकार नहीं किया जा सकता। आईजीटीपीएल द्वारा माने गए नामे शेष को लगाई गई पूंजी के संगणन से हटा दिया जाता है।

- (घ) वर्ष 2005-06 के लिए कार्यशील पूंजी 58.4 लाख रुपए अनुमानित है। इसे संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित कार्यशील पूंजी के गणदण्डों का अनुपालन करना पाया जाता है और इसलिए स्वीकार किया जाता है। वर्ष 2006-07 और 2007-08 के लिए कार्यशील पूंजी शून्य मानी जाती है, यद्यपि आईजीटीपीएल द्वारा ऋणात्मक कार्यशील पूंजी पूर्वानुमानित की गई है।
- (ङ) पूर्ववती पैराग्राफ में वर्णित संशोधनों के अधीन लगाई गई पूंजी वर्ष 2005-06 के लिए 69.60 करोड़ रुपए, वर्ष 2006-07 के लिए 55.54 करोड़ रुपए और वर्ष 2007-08 के लिए 44.11 करोड़ रुपए बैठती है।

- (xvi) आईजीटीपीएल ने बताया है कि टर्मिनल की क्षमता 7 दिनों की औसत ठहरने की अवधि के आधार पर 255000 टीईयू होगी। यह उल्लेख करना संगत है कि भण्डारण आय 4.45 दिनों की औसत ठहरने की अवधि के आधार पर अनुमानित है और इसलिए क्षमता निर्धारण के लिए भिन्न आधार पर विचार करने

का कोई कारण नहीं है। सीओपीटी ने टर्मिनील की क्षमता प्रमाणित की है, जो 4.45 दिनों की औसत ठहरने की अवधि के आधार पर 401000 टीईयू होगी और उस पर इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ विचार किया जाता है।

प्रशुल्क नियतन के लिए संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में व्यावसायिक परिसम्पत्तियों के मामले में लगाई गई पूंजी पर 15% की कर-पूर्व दर निर्धारित की गई है। आय टर्मिनल के क्षमता उपयोग कारक से संबद्ध है।

जैसा पहले वर्णित है, आईजीटीपीएल ने 4 लाख टीईयू की क्षमता के लिए पहले वर्ष में ही अतिरिक्त उपस्करों का उपयोग करने का प्रस्ताव किया है, यद्यपि लाइसेंस करार इस क्षमता स्तर की छठे वर्ष के अन्त तक प्राप्त करने की अपेक्षा करता है। पूर्वानुमानित मात्रा टर्मिनल की वर्धित क्षमता से पूर्णतः मेल नहीं खाती है। यहां तक कि पट्टा किराया, टीएसएफ आदि जैसे लाइसेंस करार से उत्पन्न भुगतानों को छोड़कर प्रति यूनिट प्रचालन लागत का कम होना नहीं, बल्कि इसके विपरीत बढ़ना अनुमानित पाया गया है। इसलिए, आईजीटीपीएल ऐसे निवेशों पर पूर्ण आय का दावा नहीं कर सकता। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित लगाई गई पूंजी पर 15% की आय क्षमता उपयोग के अधीन उच्चतम स्तर पर है।

पूर्वानुमानित श्रुट के लिए क्षमता उपयोग वर्ष 2005-06 के लिए 53 प्रतिशत तथा वर्ष 2006-07 के लिए 61% और वर्ष 2007-08 के लिए 66% के स्तर पर है। आईजीटीपीएल ने क्षमता के कम उपयोग का कारण बनने वाले कारकों का विश्लेषण करने के लिए संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार यथापेक्षित वर्ष 2005-06 के लिए 60 प्रतिशत से कम क्षमता का उपयोग करने का कोई स्पष्टीकरण प्रस्तुत नहीं किया है। इसे ध्यान में रखते हुए, लगाई गई पूंजी पर 15% की अधिकतम अनुमेय आय को वर्ष 2005-06 के लिए संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप क्षमता उपयोग के सन्दर्भ में वर्ष 2005-06 के लिए कम किया जाता है। चूंकि, वर्ष 2006-07 और 2007-08 के लिए क्षमता उपयोग 60% से अधिक है, इसलिए इन दोनों वर्ष के लिए लगाई गई पूंजी पर आय की अनुमति कम की गई नियोजित पूंजी पर संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार 15% की दर पर दी जाती है।

- (xvii) उपरोक्त चर्चा के अधीन, लागत विवरण को संशोधित किया गया है। संशोधित लागत विवरण अनुबन्ध-1 के रूप में संलग्न है। इस विवरण द्वारा प्रकटित परिणाम का सारांश यहां नीचे दी गई सारणी में यथा प्रदर्शित है :-

अधिशेष(+)/ घाटा(-) 2005-06		अधिशेष(+)/घाटा(-) 2006-07		अधिशेष(+)/घाटा(-) 2007-08		प्रचालन आय के रूप में औसत अधिशेष(+)/घाटा(-)
(लाख रुपए)	प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में	(लाख रुपए)	प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में	(लाख रुपए)	प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में	
(-)811.53	(-)16.1%	(-)1204.77	(-) 20.9%	(-) 848.11	(-) 13.6%	(-) 16.9%

उपरोक्त सारणी से यह देखा गया जा सकता है कि संशोधित लागत विवरण सीओपीटी के प्रशुल्क स्तर पर अनुमानित प्रचालन आय की तुलना में वर्ष 2005-06, 2006-07 और 2007-08 के लिए लगभग 17% का औसत घाटा दर्शाता है। यद्यपि, उपरोक्त विवरण 2005-06 के पूर्ण वर्ष के लिए परिणाम दर्शाता है, फिर भी नवम्बर, 2005 के बाद की अवधि से सम्बन्धित स्थिति ही संगत होगी, क्योंकि संशोधित प्रशुल्क का भावी प्रभाव होगा।

कुछ प्रयोक्ताओं ने कोचीन पत्तन के विद्यमान प्रशुल्क की तुलना चेन्नई और तृतीकोरन पत्तन के प्रशुल्क से की है और यह इंगित किया है कि सीओपीटी में मौजूदा प्रशुल्क स्वयं अधिक है और इसलिए आईजीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित वृद्धि को अनुमति नहीं दी जानी चाहिए।

यह उल्लेख करना संगत है कि महापत्तनों और निजी प्रचालकों का प्रशुल्क साधारणतया संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में यथानिर्धारित स्वीकार्य लागत और लगाई गई पूंजी पर अनुमेय आय की अनुमति देते हुए लागत वर्धित दृष्टिकोण के आधार पर नियत किया जाता है।

यह उल्लेख करना महत्वपूर्ण है कि अपनाए गए निजीकरण मॉडल और चार वर्ष की अवधि में आईसीटीटी में प्रत्यावर्तित होने के निर्णय का प्रभाव प्रति वर्ष लगभग 24 करोड़ रुपए होता है, जब उसकी तुलना सीओपीटी के प्रचालनों से की जाती है, जो वर्तमान प्रशुल्क स्तर पर प्रचालन आय का 44% बैठता है। पट्टा किराया, परिसम्पत्तियों का पूर्णमूल्यांकन और अतिरिक्त कार्यबल जैसे अतिरिक्त व्यय प्रत्यक्षतः निजीकरण मॉडल से आते हैं। स्वामी पत्तन को अत्यधिक राजस्व हिस्से के भुगतान के अन्य महत्वपूर्ण कारक के बारे में यहां कोई उल्लेख नहीं किया गया है, क्योंकि यह मद प्रशुल्क संगणन के सीमा क्षेत्र के भीतर नहीं है। इस प्राधिकरण ने सीसीटीएल के मामले में लागत में कमी के रूप में प्रयोक्ताओं तक पहुंचने वाले निजीकरण के लाभ की आवश्यकता पर टिप्पणी की थी। इसे ध्यान में रखते हुए, हमने सरकार को अपनाए गए मौजूदा निजीकरण मॉडल की समीक्षा करने के लिए कुछ उपायों का सुझाव दिया है। कोई भी समीक्षा और संशोधित मॉडल, अगर कोई हो, भावी बोली देने की प्रक्रिया में ही लागू होंगे। आईजीटीपीएल के मामले में बीओटी मॉडल से उत्पन्न होने वाली स्वीकार्य लागतों को स्वीकार नहीं किया जा सकता।

लागत विवरण लगभग 17% का औसत घाटा दर्शाता है। लागत विवरण द्वारा प्रदर्शित घाटे की स्थिति के दृष्टिगत और ऊपर वर्णित कारणों से भी वर्तमान सीओपीटी स्तर से प्रशुल्क के ऊर्ध्वमुखी संशोधन का मामला बनता है।

(xviii)

अपनाए गए सामान्य दृष्टिकोण के कारण प्रशुल्क में सीधे 17% की वृद्धि आवश्यक हो सकती है, जो कि औसत घाटा है। परन्तु, इस मामले में आईजीटीपीएल के निवेशों के पूर्ण उपयोग और प्रयोक्ताओं को लागत में बचत कराने वाले उत्पादकता स्तरों में प्रदर्शित होने वाले उचित सुधार के लिए अपेक्षित समय के दृष्टिगत ऐसी वृद्धि को कम करना आवश्यक है। इसलिए, आईजीटीपीएल को प्रशुल्क वैधता अवधि के भीतर वृद्धि को चरणबद्ध रूप से समाप्त करने का सुझाव दिया गया था। आईजीटीपीएल ने दिनांक 1 अक्टूबर, 2005 से 31 मार्च, 2006 तक की अवधि के लिए 13%, दिनांक 1 अप्रैल, 2006 से 30 सितम्बर, 2006 तक की अवधि के लिए 11% और उसके बाद 9% की वृद्धि प्रस्तावित की है। प्रस्तावित वृद्धियां तत्काल पूर्व अवधि के लिए प्रशुल्क पर हैं और इसमें भण्डारण प्रभार, जिसके लिए सीधे 50% की वृद्धि प्रस्तावित की गई है, शामिल नहीं है। प्रशुल्क के वर्तमान स्तर के सन्दर्भ में प्रस्तावित क्रमिक वृद्धि 1 अक्टूबर, 2005 से 31 मार्च, 2006 तक 13%, 1 अप्रैल, 2006 से 30 सितम्बर, 2006 तक के लिए 25.43% और शेष अवधि के लिए 36.72% है।

वस्तुतः, नवम्बर, 2005 से मार्च, 2008 तक की अवधि के लिए राजस्व घाटा, जिसे प्रशुल्क वृद्धि से पूरा किया जाना है, संशोधित लागत स्थिति लागत के अनुसार 23.91 करोड़ रुपए है। यहां तक कि यद्यपि, आईजीटीपीएल चरणबद्ध तरीके से वृद्धि के लिए हमारे सुझाव पर सहमत हुआ, फिर भी उसके द्वारा प्रस्तावित संशोधन को चरणबद्ध रूप से समाप्त करना प्रयोक्ताओं को प्रशुल्क स्थिरता की सुविधा प्रदान करने के लिए बहुत बारम्बार है। राजस्व की आवश्यकता पर विचार करते हुए यह पर्याप्त होगा, अगर शुल्क में द्वि-चरण संशोधन की अनुमति दी जाती है। मौजूदा प्रशुल्क में 10% की वृद्धि की जा सकती है, जो इस आदेश के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख से 31 मार्च, 2007 तक वैध होगा।

पहले चरण का विद्यमान प्रशुल्क 1 अप्रैल, 2007 से 8% बढ़ाया जाएगा और प्रशुल्क वैधता चक्र की शेष अवधि, जो 31 मार्च, 2008 को समाप्त होगी, के लिए वैध रहेगा।

तथापि, भण्डारण प्रभार में अनुवर्ती पैराग्राफ में वर्णित कारणों से सीधे 50% की वृद्धि होगी।

इस संशोधित व्यवस्था के कारण अतिरिक्त राजस्व सृजन नवम्बर, 2005 से मार्च, 2008 तक की अवधि के लिए 24.67 करोड़ रुपए अनुमानित है, जो संशोधित लागत विवरण द्वारा इंगित आवश्यकता पूरी करता है।

यहां तक कि पुनरावृत्ति की लागत पर यह इंगित किया गया है कि अनुमति दी जाने वाली वृद्धि इस पूर्वानुमान पर आधारित है कि आरजीटीपीएल 31 मार्च, 2009 तक आरजीसीटी से प्रत्यावर्तित होगा। जैसा पहले उल्लिखित है, यह स्थिति मूल आधार में किसी परिवर्तन के मामले में आवधिक समीक्षा और प्रशुल्क समायोजन के अधीन है।

(xix)

आईजीटीपीएल ने भण्डारण प्रभार में 50% वृद्धि के लिए प्रस्ताव किया है। इसने स्पष्ट किया है कि यार्ड स्थल की कमी के दृष्टिगत और टर्मिनल में संकुलन से बचने के लिए उच्चतर भण्डारण प्रभार प्रस्तावित है,

ताकि औसत ठहरने का समय काफी कम कर दिया जाए और पूर्वानुमानित थ्रूपुट प्राप्त किया जा सके। मण्डारण प्रभार में प्रस्तावित प्रभार से कन्टेनरों के औसत ठहरने की अवधि में लगभग 30%-35% कमी होना प्रत्याशित है।

आईजीटीपीएल की प्रहस्तन करने की 400,000 टीईयू की क्षमता कन्टेनरों के 4.45 दिनों की औसत ठहरने की अवधि के अधीन उपयोग में लाए उपस्करों से प्राप्त की जा सकती है।

यह प्राधिकरण निस्संकोच स्थिति का समर्थन करता है कि कन्टेनर यार्ड केवल कन्टेनरों के अस्थायी मण्डारण के लिए अभिप्रेत है और इसका भाण्डागार के रूप में प्रयोग नहीं किया जाना चाहिए। यह स्थिति और महत्वपूर्ण हो जाती है, जब कन्टेनर टर्मिनल में जैसा आईजीटीपीएल द्वारा सूचित किया गया है, मण्डारण के लिए स्थान की कमी है। ऐसे मामलों में निर्धारित किए जाने वाले मण्डारण प्रभार को दीर्घ ठहरने की अवधि से बचने के लिए एक निवारक के रूप में कार्य करना चाहिए। किसी भी मामले में ठहरने के समय/मण्डारण प्रभार केवल अनुमत्य निःशुल्क अवधि की समाप्ति के बाद ही लगाए जाते हैं। इस स्थिति के दृष्टिगत, मण्डारण प्रभार में 50% की प्रस्तावित वृद्धि अनुमोदित की जाती है।

आईजीटीपीएल ने भरे हुए कन्टेनरों के मामले में सीओपीटी के दरों के मान में निर्धारित 5 दिनों की निशुल्क अवधि की तुलना में 7 दिनों की निशुल्क अवधि का प्रस्ताव किया है। खाली कन्टेनरों, यानांतरण कन्टेनरों के संबंध में निशुल्क अवधि सीओपीटी के मौजूदा दरों के मान में यथानिर्धारित समान स्तर पर प्रस्तावित है। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश निशुल्क अवधि का प्रस्ताव करने के लिए पत्तन/निजी आपरेटरों को लचीलेपन की अनुमति देते हैं। इसे ध्यान में रखते हुए, आईजीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित निशुल्क अवधि स्वीकार की जाती है।

- (xx) आईजीटीपीएल ने सीओपीटी के दरों के मान का प्रशुल्क ढांचा अपनाने का प्रस्ताव किया है। सेवाओं के पृथक संघटकों की दरें प्रदान की गई सेवा की लागत के सन्दर्भ में अधिक वैज्ञानिक रूप से निर्धारित की जा सकती थी, अगर ऐसा विवरण आईजीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत किया गया होता। यहां तक कि यद्यपि आईजीटीपीएल से कार्यकलाप-वार लागत निर्धारण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। फिर भी वह ऐसे ब्यौरे प्रस्तुत नहीं कर सका। इसलिए, यह प्राधिकरण समग्र लागत स्थिति के आधार पर प्रशुल्क निर्धारित करने के आईजीटीपीएल के दृष्टिकोण को स्वीकार नहीं कर सकता।

प्रस्तावित दरें निकालने में अपनाया गया दृष्टिकोण यथार्थतः पृथक रूप से सेवा के प्रत्येक संघटक के लिए सेवा प्रदान करने की लागत से ऊपर वर्णित कारकों से मेल नहीं खा सकता। यह मानना होगा कि सम्पूर्ण रूप से टर्मिनल के लिए विचार की गई समग्र लागत स्थिति आईजीटीपीएल द्वारा अनुमानित सभी स्वीकार्य प्रचालन व्यय को हिसाब में लेती है। इसका अर्थ यह है कि सेवाओं के संघटकों में से एक के अधीन लागत घाटा, अगर कोई हो, अन्य किन्हीं संघटकों में उपलब्ध द्वारा पूरा किया जाता है, क्योंकि प्रशुल्क यथार्थ रूप से प्रत्येक सेवा प्रदान करने की लागत के सन्दर्भ में नहीं होता।

हमने यह मानते हुए कि आईजीटीपीएल से कार्यकलाप-वार लागत निर्धारण के लिए जोर दिए बिना मामले पर आगे कार्रवाई की कि उसके पास ऐसे लागत निर्धारण के लिए विश्वसनीय आंकड़ा नहीं हो सकता, क्योंकि इसने हाल ही में टर्मिनल अधिग्रहित किया है। तथापि, आईजीटीपीएल को अगले संशोधन/उसके प्रशुल्क की समीक्षा के समय प्रत्येक कार्यकलापों के लिए लागत विवरण के साथ अपना प्रस्ताव तैयार करने का सुझाव दिया जाता है।

जैसा पहले उल्लेख किया गया है, आईजीटीपीएल ने मिश्रित बॉक्स दर की बजाय मदवार-प्रशुल्क ढांचा जारी रखने का प्रस्ताव किया है। यह उल्लेख करना संगत है कि कई अन्य निजी टर्मिनलों में मिश्रित बॉक्स दर निर्धारित की जाती है। वास्तव में, संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश भी घाटशुल्क सहित विभिन्न प्रचालनों के लिए मिश्रित बॉक्स दर निर्धारित करने के लिए प्रोत्साहित करते हैं और मिश्रित बॉक्स दर में शामिल सेवाओं के लिए छूट की अनुमति, अगर कोई हो, प्रदान नहीं की जाती। इसलिए, आईजीटीपीएल को अगली प्रशुल्क समीक्षा के समय मिश्रित बॉक्स दर प्रस्तावित करने पर विचार करने का सुझाव दिया जाता है।

- (xxi) आईजीटीपीएल ने गैट्री क्रेन प्रभार, हैच प्रहस्तन प्रभार, रीफर सेवाओं का प्रभार, डॉलर मूल्यवर्ग में विदेशगामी पोतों के लिए कन्टेनर पोतांतरण हेतु समेकित प्रभार प्रस्तावित किया है, जो सीओपीटी के दरों के मान में

भी एक मामला था। जैसा पहले उल्लेख किया गया है, आईजीटीपीएल ने आय के अनुमान के प्रयोजनार्थ सीओपीटी के रुपया मूल्यवर्गित प्रशुल्क स्तरों पर विचार किया है। जनवरी, 2004 में सीओपीटी के पिछले विद्यमान दरों के मान नियत कराने से लेकर अब तक अमरीकी डॉलर में काफी मूल्यह्रास हुआ है। अमरीकी डॉलर के मूल्य में इस मूल्यह्रास को आय के अनुमानों में शामिल नहीं किया जाता और उस सीमा तक आय के अनुमान को अधिक बताया जाता है। चूंकि, सुस्पष्टता की कतिपय मात्रा के साथ आय के अनुमान को तत्काल समायोजित करना जटिल है, इसलिए इसे भण्डारण प्रभार के मामले को छोड़कर अपरिवर्तित छोड़ दिया जाता है। यह उल्लेखनीय है कि डॉलर मूल्यवर्गित दरों को वर्तमान में विद्यमान विनिमय की रूपान्तरण दर का अनुपालन करते हुए संशोधित दरों के मान में शामिल किया जाना है। चूंकि, सीओपीटी में डॉलर मूल्यवर्गित दरों और आईजीटीपीएल के लिए निर्धारित किए जाने वाले दरों का आधार भिन्न भिन्न है, इसलिए डॉलर मूल्यवर्गित दरों में वृद्धि पैराग्राफ (xviii) में जैसा चर्चा की गई है, तत्काल लागू किए जाने वाले प्रशुल्क में सामान्य वृद्धि से अधिक होगी।

(xxii) प्रशुल्क की प्रत्येक मदों की वसूली के बदले प्रस्तावित सेवाओं का ब्यौरा इस आधार पर प्रस्तावित दरों के मान में स्पष्टतः प्रकट नहीं किया जाता कि सीओपीटी के मौजूदा प्रशुल्क में ऐसे ब्यौरों को शामिल नहीं किया गया है। आईजीटीपीएल ने स्पष्ट किया है कि सीओपीटी के दरों के मान में प्रशुल्क एक आवागमन से सम्बन्धित है, तथापि, प्रशुल्क कन्टेनर की प्रत्येक श्रेणी के लिए शामिल कई आवागमनों के लिए लगाया जाता है। उदाहरणार्थ, आयात अथवा निर्यात कन्टेनर में दो यार्ड का आवागमन शामिल है और तदनुसार कन्टेनर यार्ड में प्रहस्तन के लिए निर्धारित प्रशुल्क का दुगुना लगाया जाता है। आईडीसी कन्टेनरों के लिए अतिरिक्त रेल आवागमन के दृष्टिगत ढुलाई के लिए प्रशुल्क का दुगुना लगाया जाता है। प्रसंगवश, किसी भी प्रयोक्ता ने सीओपीटी के प्रशुल्क पर आधारित आईजीटीपीएल द्वारा अनुपालन किए गए प्रशुल्क लगाने की वर्तमान प्रणाली पर कोई आपत्ति नहीं उठाई है।

(xxiii) प्रहस्तन प्रभार, छाड़ी अंतरण प्रभार (नौभरण), हैच प्रहस्तन प्रभार, ढुलाई प्रभार, कन्टेनर यार्ड में प्रहस्तन और घाटशुल्क के सम्बन्ध में तटीय पोतों/कन्टेनरों के लिए रियायती प्रशुल्क विदेशगामी पोतों/कन्टेनर के प्रशुल्क के 60% पर प्रस्तावित है। इसे तटीय पोतों/कन्टेनरों के लिए रियायती दरें निर्धारित करते हुए इस प्राधिकरण के दिनांक 7 जनवरी, 2005 के आदेश के अनुरूप पाया जाता है। तथापि, तटीय पोतों के लिए प्रशुल्क सीओपीटी के प्रशुल्क पर इस प्राधिकरण द्वारा अनुमत प्रशुल्क वृद्धि पर विचार करते हुए उपयुक्त रूप से समायोजित किया जाता है।

यह उल्लेख करना संगत है कि तटीय पोतों/कन्टेनरों के लिए पोतांतरण प्रभारों के सम्बन्ध में भी रियायती प्रशुल्क निर्धारित करना आवश्यक है। तटीय पोतों/कन्टेनरों के पोतांतरण के संबंध में आईजीटीपीएल द्वारा निर्धारित रियायती प्रशुल्क केवल 20% है, जिसे इस प्राधिकरण के आदेश और संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का पालन करता नहीं पाया जाता। तटीय पोतों/कन्टेनरों के लिए पोतांतरण प्रभार संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप सामान्य कन्टेनर के लिए पोतांतरण प्रभार के 60% पर प्रशुल्क निर्धारित करते हुए संशोधित किया जाता है।

(xxiv) सीओपीटी के दरों के मान में निर्धारित प्रशुल्क ढांचे के अनुरूप खोलने अथवा बन्द करने अथवा अंतरित करने के लिए हैच कवर के प्रहस्तन हेतु एकल दर निर्धारित की गई है। यह उल्लेख करना संगत है कि ये प्रचालन घाट पर हैच कवर को उतारने सहित अथवा रहित किए जा सकते हैं। तदनुसार, अन्य निजी टर्मिनलों में दो प्रचालनों के लिए पृथक् प्रशुल्क निर्धारित किए जाते हैं। हैच कवर को घाट पर उतारे बिना प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क घाट हैच कवर उतारने के लिए निर्धारित प्रशुल्क का लगभग 40% पाया जाता है। तदनुसार, घाट पर उतराई के साथ हैच कवर के प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क सीओपीटी के प्रशुल्क पर 10% की वृद्धि की अनुमति देने के बाद 1650/- रुपए और घाट पर इसे उतारे बिना 660/- रुपए पर निर्धारित किया जाता है।

(xxv) आईजीटीपीएल ने खतरनाक कार्गो कन्टेनरों और आकार से बड़े कन्टेनरों के लिए लागू प्रभारों पर 25% का प्रीमियम प्रस्तावित किया है। उसने खतरनाक कन्टेनरों के लिए घाटशुल्क प्रभारों के सम्बन्ध में भी 25% का प्रीमियम प्रस्तावित किया है। यह उल्लेख करना संगत है कि प्रशुल्क दिशानिर्देश घाटशुल्क की बजाए खतरनाक कन्टेनर के प्रहस्तन और भण्डारण प्रभार के मामले में 25% प्रीमियम लगाना निर्धारित करते हैं।

आईजीटीपीएल ने तत्पश्चात् लागत वसूली सुनिश्चित करने के लिए अन्य श्रेणियों के लिए घाटशुल्क प्रभारों में उर्ध्वमुखी संशोधन के अधीन खतरनाक कन्टेनर के लिए घाटशुल्क प्रभारों पर 25% का प्रस्तावित प्रीमियम हटा दिया है। तथापि, इसने अपने द्वारा तैयार किए गए प्रस्ताव में यह संशोधन नहीं किया है। घाटशुल्क प्रभारों पर प्रस्तावित प्रीमियमों की संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में प्रावधान के दृष्टिगत और अन्य मामलों में इस प्राधिकरण के निर्णय के अनुरूप अनुमति नहीं दी जाती है। इस संशोधन का उसके राजस्व पर पर्याप्त प्रभाव नहीं होगा, क्योंकि ऐसे कन्टेनर कुल थ्रूपुट का केवल 1% होते हैं और इसलिए इसे आईजीटीपीएल द्वारा जैसा दावा किया गया है, कन्टेनरों की अन्य श्रेणियों के घाटशुल्क में किसी उर्ध्वमुखी समायोजन के लिए विचार करना आवश्यक नहीं पाया जाता है। तथापि, लागू प्रहस्तन प्रभार पर प्रस्तावित 25% के प्रीमियम की अनुमति खतरनाक और आकार से बड़े कन्टेनरों के मामले में दी जाती है।

खतरनाक कन्टेनर के लिए भण्डारण प्रभार में 25% का प्रस्तावित प्रीमियम अनुमोदित किया जाता है, क्योंकि यह संशोधित दिशानिर्देशों के अनुरूप है।

- (xxvi) आईजीटीपीएल ने हमारे अनुरोध पर यह वर्णन करने के लिए कि तटीय समुन्द्री यात्रा अथवा विलोमतः के लिए किसी भारतीय पत्तन में अनुवर्ती पोतांतरण के लिए आईजीटीपीएल में किसी विदेशी पत्तन से उतरने वाले कन्टेनर के सम्बन्ध में विदेशागामी पोतों के लिए निर्धारित पोतांतरण दर का 50% तटीय श्रेणी के लिए निर्धारित किए गए का 50% लगाया जाएगा, अपने दरों के मान में उपर्युक्त शर्त शामिल की है। प्रस्तावित संशोधन सरकार के संगत नीतिगत निर्णय में किए गए निर्धारण के अनुरूप है और इसलिए स्वीकार किया जाता है।

आईजीटीपीएल ने किसी विशेष सेवा के लिए निर्धारित प्रशुल्क के समतुल्य छूट देने का प्रस्ताव किया है, जब ऐसी सेवा पोतांतरण कन्टेनरों के लिए मिश्रित सेवा में प्रदान नहीं की जाती है। यह भी संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप है और इसलिए प्रस्तावित प्रावधान स्वीकार किया जाता है।

- (xxvii) हमने कॉइर उद्योग अर्थात् कॉइर बोर्ड, भारतीय कॉइर संघ, कॉइर शिपर काऊंसिल आदि से प्रशुल्क में प्रस्तावित वृद्धि पर कड़ी आपत्ति उठाते हुए कई अभ्यावेदन प्राप्त किए हैं।

सीओपीटी के दरों के मान में कन्टेनर में कॉइर अथवा कॉइर उत्पादों के लिए कोई रियायती प्रशुल्क निर्धारित नहीं किया गया है। घाटशुल्क कन्टेनरबंद कार्गो की प्रकृति पर ध्यान दिए बिना 20 फुट वाले लदे हुए कन्टेनर के लिए 500/-रुपए पर निर्धारित किया गया था।

प्रशुल्क लागत वर्धित दृष्टिकोण और अनुमेय आय के आधार पर नियत किया जाता है। अगर किसी विशेष वस्तु के लिए कोई रियायती दर निर्धारित की जाती है, तो ऐसी रियायत का बोझ अनिवार्यतः राजस्व में विभेदक के लिए आपरेटर की प्रतिपूर्ति करने हेतु टर्मिनल में प्रहस्तन की जाने वाली अन्य वस्तुओं पर पड़ेगा। चूंकि, इस प्राधिकरण की उल्लिखित नीति परस्पर आर्थिक-सहायता देने के विरुद्ध है और यह भी मानते हुए कि सीओपीटी के मौजूदा दरों के मान में कॉइर उद्योग के लिए कोई रियायती प्रशुल्क निर्धारित नहीं किया गया है, इसलिए यह प्राधिकरण इस चरण में ऐसी कोई रियायत लागू करने की स्थिति में नहीं है। अगर सरकार द्वारा कॉइर और कॉइर उत्पादों द्वारा देय पत्तन प्रभारों में रियायत लागू करने की अनुमति के लिए कोई उपयुक्त नीतिगत निर्देश जारी किए जाते हैं तो ऐसे निर्देशों को बाद में कार्यान्वित किया जाएगा।

किसी एक विशेष वस्तु को रियायत की अनुमति नहीं देने का निर्णय भी मुख्यतः उस सामान्य स्थिति से उत्पन्न होता है, जिसे इस प्राधिकरण को अन्यत्त सम्भव प्रतिकूल प्रभाव के दृष्टिगत बनाए रखना अपेक्षित है, अगर किसी एक स्थान में सामान्य स्थिति से कोई विपथन किया जाता है। तथापि, यह आईजीटीपीएल को कॉइर सहित किसी वस्तु को कोई रियायत की अनुमति देने से नहीं रोकता है। अधिनयम निजी आपरेटरों को इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित उच्चतम सीमा के भीतर प्रभार लगाने की अनुमति देता है। आईजीटीपीएल वाणिज्यिक विचारों के आधार पर कॉइर और कॉइर उत्पादों को ऐसी रियायतों की अनुमति दे सकता है।

- (xxviii) प्रशुल्क की दूसरी मुख्य मद, जो प्रस्ताव में वर्णित नहीं है, बांधने/खोलने सहित जहाज पर जहाजी कुली प्रभार है। सीओपीटी ने पुष्टि की है कि लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार जहाजी कुली का लाइसेंस आईजीटीपीएल को प्रदान किया गया है। यहां तक कि आईजीटीपीएल भी इस विवरण को नहीं नकारता है। आईजीटीपीएल वास्तव में यह सेवा अपने टर्मिनल में प्रदान करता है, परन्तु उसने इस मद के लिए किसी प्रशुल्क का प्रस्ताव नहीं किया है।

यह उल्लेखनीय है कि जहाजी कुली कार्यकलाप महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42 के अधीन अभिज्ञात सेवाओं में से एक है और उसके लिए दर इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित की जानी है ।

इस परिप्रेक्ष्य में, आईजीटीपीएल ने तर्क दिया है कि सीओपीटी जहाज पर जहाजी कुली का प्रचालन अर्थात् बांधना/खोलना और पर्यवेक्षण नहीं कर रहा था, जब इसने आरजीसीटी प्रचालित किया, परन्तु इसने इस प्रचालन का लाइसेंस निजी एजेंसियों को दिया था । इसने यह भी कहा है कि जहाज पर जहाजी कुली कार्य से सम्बन्धित इस मद को अगर दरों के मान में शामिल किया जाता है, तब लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार आईजीटीपीएल को यहां तक कि जहाजी कुली कार्य से होने वाली आय पर राजस्व की सीओपीटी के साथ भागीदारी करनी होगी, जो आईजीटीपीएल को लाइसेंस प्रदान करते समय संकल्पित आशय नहीं था । लाइसेंस प्रदान करते समय, केवल उन प्रचालनों, जिन्हें पत्तन द्वारा किया जा रहा था, को करना और ऐसे प्रचालनों से सृजित राजस्व की भागीदारी करना संकल्पित था ।

यह प्राधिकरण आईजीपीटीएल द्वारा इंगित राजस्व भागीदारी/रॉयल्टी की जटिलताओं से सम्बन्धित नहीं है । अगर आईजीटीपीएल और सीओपीटी के बीच कोई समझौता है कि लाइसेंसधारी अपने कार्यकलाप निजीकरण से पूर्व लाइसेंसदाता द्वारा पहले प्रदान किए गए तक सीमित रखेगा, तो बीओटी करार में ऐसी व्यवस्था स्पष्टतः व्यक्त की जानी चाहिए । इसके विपरीत, लाइसेंस करार विशेष रूप से उल्लेख करता है कि आईजीटीपीएल कन्टेनर टर्मिनल में सभी कार्य करेगा, जिसे सीओपीटी महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42 के उपबन्धों के अधीन निष्पादित, पूरा करने अथवा प्रदान करने के लिए प्राधिकृत है । जैसा पहले उल्लेख किया गया है, जहाजी कुली का कार्यकलाप ऐसा एक कार्यकलाप है, जिसे अधिनियम द्वारा निष्पादित करने के लिए पत्तन न्यास प्राधिकृत किया गया था । इसलिए, संदेह नहीं है कि बीओटी व्यवस्था आईजीटीपीएल को यह कार्यकलाप निष्पादित करने की प्रत्याशा करता है । यह लाइसेंस करार में सीओपीटी द्वारा आईजीटीपीएल को जहाजी कुली का लाइसेंस देने के बारे में शर्त से और स्पष्ट है तथा सीओपीटी ने वास्तव में ऐसा लाइसेंस जारी किया था ।

स्वामी पत्तन प्रत्यक्षतः यह कार्यकलाप निष्पादित नहीं कर रहा था और इसलिए (तत्कालीन) दरों के मान में कोई प्रशुल्क शामिल नहीं किया जा सकता इस प्राधिकरण के लिए आईजीटीपीएल की दर नियत नहीं करने का कारण नहीं हो सकता, जब यह वास्तविक रूप से यह सेवा प्रदान करता है । उदाहरणार्थ, चेन्नई पत्तन न्यास अपने कन्टेनर टर्मिनल के निजीकरण के पूर्व जहाज पर जहाजी कुली की सेवाएं प्रदान नहीं कर रहा था । निजीकरण के बाद और जब निजी आपरेटर ने यह सेवा प्रदान करना प्रारम्भ किया, तब इस प्राधिकरण द्वारा सीसीटीएल के लिए निर्धारित दरों में नौतल पर जहाजी कुली कार्य, बांधने/खोलने आदि के लिए प्रभार शामिल हैं ।

यह समझा जाता है कि आईजीटीपीएल नौतल पर जहाजी कुली की सेवाएं प्रदान करता है और उसके लिए प्रभार भी लगाता है । इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अंतरिम प्रशुल्क व्यवस्था में जहाज पर जहाजी कुली कार्य के लिए प्रभार शामिल नहीं है । यह स्पष्ट नहीं है कि किस कानूनी प्राधिकार के अधीन आईजीटीपीएल ने ऐसा संग्रहण किया है ।

ऐसा हो सकता है, नौतल पर जहाजी कुली के प्रभारों का नियतन करना इस प्राधिकरण के क्षेत्राधिकार के भीतर आता हो । सीओपीटी और आईजीटीपीएल दोनों ने इस मुद्दे पर ध्यान देने के लिए कुछ समय की मांग की है । हालांकि, यह प्राधिकरण इस अनुरोध को स्वीकार करने का इच्छुक है, वहीं इस कार्यकलाप के लिए दरें नियत करने हेतु आईजीटीपीएल द्वारा शीघ्र कार्रवाई की जानी चाहिए, क्योंकि यह किसी प्राधिकार के बिना कुछ प्रभार लगा रहा है । आईजीटीपीएल को नौतल पर जहाजी कुली कार्य, बांधने/खोलने, कर्षण योजना बनाने आदि के लिए 1 अप्रैल, 2005 से भूतलक्षी प्रभाव से अर्थात् अपने प्रचालन प्रारम्भ करने की तारीख से प्रभार नियत करने हेतु अपना प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए 15 नवम्बर, 2005 तक के समय की अनुमति दी जाती है ।

आगर ब्यौरेवार विश्लेषण और समर्थक औचित्यों के साथ ऐसा कोई प्रस्ताव निर्दिष्ट तारीख के भीतर प्राप्त नहीं होता है, तो यह समझा जाएगा कि ऐसी सेवाएं प्रदान करने की लागत दरों के संशोधित मान में निर्धारित विभिन्न दरों द्वारा शामिल की जाती हैं और इस लिए आईजीटीपीएल आरजीसीटी में पृथक रूप से नौतल पर जहाजी कुली की सेवाएं, बांधने/खोलने आदि प्रदान करने के लिए कोई प्रभार नहीं लगा सकता । इस

दशा में, दिनांक 1 अप्रैल, 2005 से लगाए गए प्रभार भी आईजीटीपीएल द्वारा वापस किए जाने चाहिए । सीओपीटी को आईजीटीपीएल द्वारा इस निर्णय का अनुपालन सुनिश्चित कराने का निर्देश दिया जाता है ।

(xxix) आईजीटीपीएल ने अपने प्रारम्भिक प्रस्ताव में भरने/खाली करने के प्रभार के लिए प्रशुल्क प्रस्तावित किया था । इस परिप्रेक्ष्य में कोचीन कस्टम हाउस एजेंट एसोसिएशन (सीसीएचएस) ने इंगित किया था कि आईजीटीपीएल को सीओपीटी के क्षेत्र में उतारी गई सामग्रियों के अभिरक्षक के रूप में नियुक्त करते हुए कस्टम हाउस द्वारा जारी परिपत्र सीएफएस के बारे में कुछ भी उल्लेख नहीं करता । लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार सीएफएस प्रचालन किसी तीसरे पक्ष द्वारा निष्पादित किया जाना है और आईजीटीपीएल केवल आवश्यक ट्रैक्टर/ट्रेलर और स्टैकयार्ड तथा सीएफएस के बीच कन्टेनरों के परिवहन और सीएफएस में उठाने और चढ़ाने के प्रचालनों के लिए उपस्कर प्रदान करने के लिए ही उत्तरदायी है । इसने स्पष्ट किया है कि भरने/खाली करने के प्रभार के लिए प्रशुल्क को उसने असावधानीपूर्वक प्रारम्भिक प्रस्ताव में शामिल किया गया था और इसलिए उसने अपने संशोधित प्रस्तावित दरों के मान में यह अनुसूची हटा दी है । ऊपर स्पष्ट की गई स्थिति के मद्देनजर, आंतरिक तौर पर भरे गए/खाली किए गए कन्टेनरों के लिए विभेदक घाटशुल्क दर रखना तर्कसंगत नहीं है, क्योंकि कन्टेनरों की इस श्रेणी के लिए आईजीटीपीएल द्वारा प्रदत्त किसी अतिरिक्त सेवा के संबंध में रिकार्ड में दर्शाने के लिए कुछ भी नहीं है ।

(xxx) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में उल्लेख किया गया है कि प्रयोक्ता पत्तन पर आरोप्य उचित स्तर के बाद विलम्ब के लिए भुगतान नहीं करेंगे । तदनुसार, आईजीटीपीएल ने हमारे सुझाव के दृष्टिगत यह वर्णन करते हुए कि भण्डार प्रभार उस अवधि, जिसके दौरान आईजीटीपीएल प्रयोक्ताओं द्वारा अनुरोध करने पर खाली कन्टेनर सुपुर्द/अन्तरित करने की स्थिति में नहीं है, में अर्जित नहीं होगा, एक प्रावधान शामिल किया है । प्रस्तावित प्रावधान संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप है, इसलिए स्वीकार किया जाता है ।

(xxxi) चूंकि, आईजीटीपीएल द्वारा प्रहस्तन किए गए पोतों के लिए बर्थ किराया प्रभार लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार सीओपीटी द्वारा संग्रहित किया जाएगा, इसलिए आईजीटीपीएल को उस अवधि, जब आरजीसीटी में पोत निष्क्रिय रहते हैं, तब घाट आधारित सुविधा की विफलता/खराबी के कारण प्रचालन नहीं हो सकता, के लिए बर्थ किराया प्रभार को वापस करने की एक शर्त शामिल करने का सुझाव दिया गया था । यह पत्तन/प्रचालकों पर आरोप्य उचित स्तर के बाद विलम्ब के लिए प्रयोक्ता को भुगतान नहीं करने की अपेक्षा वाले सिद्धांत से उत्पन्न होता है । आईजीटीपीएल ने तर्क दिया है कि नियत बर्थिंग अवधि सहित आने वाले पोतों के सम्बन्ध में प्रयोक्ताओं के साथ किए गए पृथक करारों में उचित प्रावधान शामिल किए गए हैं । इसने वर्णन किया है कि सभी पोतों के लिए सामान्य शर्त निर्धारित नहीं की जा सकती, क्योंकि अन्यथा यहां तक कि पोत की विशिष्टता के कारण पत्तन देयता में विलम्ब की प्रतिपूर्ति की जानी होगी । इस परिप्रेक्ष्य में यह उल्लेख करना संगत है कि बर्थ किराए की वापसी का सुझाव केवल उन निष्क्रिय पोतों के लिए दिया जाता है, जब प्रचालन घाट आधारित सुविधाओं की विफलता/खराबी के कारण नहीं किया जा सकता और इसलिए पोतों की विशिष्टता इस प्रयोजन के लिए संगत नहीं होगी ।

सीओपीटी के दरों के मान में ऐसी ही समान शर्त शामिल की जा चुकी है, जो पत्तन को पोतों के निष्क्रिय रहने की अवधि के लिए बर्थ किराया प्रभार लगाने से रोकती है । अब आवश्यक एकमात्र संशोधन यह है कि टर्मिनल प्रचालक को ऐसा बर्थ किराया वापस करना होगा, क्योंकि सीओपीटी से टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य कारणों के लिए प्रभार लगाने की अपेक्षा करना उचित नहीं है । आईजीटीपीएल, सीओपीटी के विद्यमान प्रशुल्क ढांचे को अपनाना चाहता है । इसे ध्यान में रखते हुए, ऐसा कोई कारण नहीं है कि इस सम्बन्ध में मौजूदा प्रावधान आईजीटीपीएल पर क्यों लागू नहीं किया जाना चाहिए । आईजीटीपीएल से टर्मिनल पर आरोप्य कारणों से पोतों के निष्क्रिय रहने की अवधि के दौरान प्राप्त बर्थ किराए के समतुल्य छूट की अनुमति देने की अपेक्षा करते हुए उचित शर्त दरों के मान में शामिल की जाती है । यह उल्लेखनीय है कि ऐसी शर्त साउथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड (एसडब्ल्यूपीएल) और विजाग सीपोर्ट लिमिटेड (वीएसएल) जैसे अन्य निजी टर्मिनलों के मौजूदा दरों के मान में देखी जा सकती हैं ।

(xxxi) प्रयोक्ताओं के अनुरोध पर स्थिति में परिवर्तन, कम्प्यूटर आंकड़ों में संशोधन और आयात/निर्यात अनुप्रयोग में संशोधन के लिए 200/रुपए का प्रस्तावित प्रशासनिक प्रभार सब विविध सेवाओं के लिए है और इसे अनुमोदित किया जाता है ।

- (xxiii) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार निजी प्रचालकों से टर्मिनलों के बेहतर निष्पादन के लिए प्रोत्साहन और बेंचमार्क स्तर से कम निष्पादन के लिए हतोत्साहन का प्रस्ताव करना अपेक्षित है। आईजीटीपीएल को प्रशुल्क की समीक्षा के लिए अपने अगले प्रस्ताव को तैयार करते समय प्रचालन में प्राप्त अनुभव के आधार पर ऐसी योजना शामिल करने का सुझाव दिया जाता है।
- (xxxiv) आईजीटीपीएल ने विलंबित भुगतान/वापसी पर दण्डात्मक ब्याज के भुगतान, जो प्रशुल्क नियतन के लिए संशोधित दिशानिर्देशों के अनुसार भारतीय स्टेट बैंक के मूल ऋणदाता दर से 2 प्रतिशत अधिक होना चाहिए, से सम्बन्धित शर्तें अद्यतन नहीं की हैं। प्रस्तावित प्रावधान को हाल ही में वीसीटीपीएल के मामले में निर्धारित संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में प्रावधान के अनुरूप 13 प्रतिशत की दण्डात्मक दर निर्धारित करने के लिए संशोधित किया जाता है।
- (xxxv) डॉलर में मूल्यवर्गित कन्टेनर संबद्ध प्रभारों को रूप में रूपान्तरित करने से सम्बन्धित प्रस्तावित प्रावधान में बाज़ार क्रय दर अपनाने के लिए प्रस्तावित बैंक का नाम संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप नहीं पाया जाता है। प्रस्तावित प्रावधान को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में शर्त के अनुरूप संशोधित किया जाता है। आईजीटीपीएल को इस प्रयोजनार्थ अपनाए गए बैंक विशेष के संबंध में व्यापार जगत को सूचित करना चाहिए।
- (xxxvi) कुछ प्रस्तावित प्रावधान, जो अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों में साझा निर्धारण और संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के प्रावधानों के अनुरूप नहीं हैं, को संशोधित किया गया है।
- (xxxvii) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में तीन वर्ष का प्रशुल्क वैधता चक्र निर्धारित किया गया है। चूंकि, इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ विचार की गई वित्तीय स्थिति, केवल 31 मार्च, 2008 तक के लिए है, इसलिए संशोधित दरों के मान की वैधता भी दिनांक 31 मार्च, 2008 को समाप्त हो जाएगी।
- 16.1 परिणामतः और ऊपर दिए गए कारणों तथा समग्र ध्यान दिए जाने के आधार पर यह प्राधिकरण अनुबन्ध-11 के रूप में संलग्न आईजीटीपीएल का संशोधित दरों का मान अनुमोदित करता है।
- 16.2 आईजीटीपीएल का संशोधित दरों का मान और शर्तें भारत के राजपत्र में इस आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद लागू होंगे और यह दिनांक 31 मार्च, 2008 तक लागू रहेंगी। प्रदान किया गया अनुमोदन उसके बाद स्वतः व्यपगत हो जाएगा, जब तक उसे इस प्राधिकरण द्वारा विशेष रूप से नहीं बढ़ाया जाए।
- 16.3 आईजीटीपीएल का प्रशुल्क प्रचालक द्वारा प्रस्तुत सूचना पर विश्वास करते हुए और विश्लेषण में यथावर्णित अनुमानों के आधार पर नियत किया गया है। अगर यह प्राधिकरण निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि के दौरान किसी भी समय यह पाता है कि वास्तविक स्थिति विचार किए गए अनुमानों से काफी भिन्न है अथवा यहां इसमें स्वीकृत पूर्वानुमानों से विपथन होता है, तो यह आईजीटीपीएल को उसके प्रशुल्क की समीक्षा करने और संशोधित प्रशुल्क में ऐसी भिन्नताओं के कारण प्राप्त लाभ को पूर्णतया समजित करने के लिए समय से पूर्व प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए कह सकता है। अगली समीक्षा के समय विपथन की भी समीक्षा की जाएगी और संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में प्रावधान के अनुसार समायोजन किए जाएंगे।
- 16.4 आईजीटीपीएल को 1 अप्रैल, 2005 अर्थात् इसके प्रचालन के आरम्भ होने की तारीख से पूर्व-प्रभाव से नौतल पर जहाजी कुली कार्य हेतु प्रभार निर्धारण के लिए अधिकतम 15 नवम्बर, 2005 तक प्रस्ताव प्रस्तुत करने का परामर्श दिया जाता है। यदि विस्तृत विलेखण और सहायक औचित्यों के साथ ऐसा कोई प्रस्ताव निर्धारित तारीख तक प्राप्त नहीं होता है, तो यह माना जाएगा कि ऐसी सेवाएं प्रदान करने की लागत संशोधित दरों के मान में निर्धारित विभिन्न दरों द्वारा पूरी कर ली जाती है। परिणामतः, आईजीटीपीएल आरजीसीटी में नौतल पर जहाजी कुली सेवाएं प्रदान करने हेतु, बांधने/खोलने इत्यादि के लिए अलग से कोई अन्य प्रभार वसूल नहीं कर सकता। इस स्थिति में, आईजीटीपीएल द्वारा 1 अप्रैल, 2005 से वसूल किए गए प्रभारों की वापस अदायगी की जानी चाहिए।

अ. ल. बोंगिरवार, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/IV/143/05-असा.]

अनुबंध-1

इंडिया गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड का सामान विवरण

(लाख रुपए)

क्र.सं.	विवरण	सीओपीटी	आईसीटीपीएस				संशोधित	
		वार्षिक	पूर्वांशमानित				अनुमान	
		2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2005-06	2006-07	2007-08
	श्रुपट (टीईयू में)	185,175	212,951	244,894	265,761	212,951	244,894	265,761
I	राजस्व (सीओपीटी प्रशुल्क पर)	4,558.27	5,046.98	5,766.30	6,222.82	5,048.95	5,768.51	6,225.16
II	प्रचालन व्यय							
	प्रत्यक्ष मजदूरी	565.22	843.72	894.35	987.24	826.10	875.67	932.06
	उपस्कर अनुरक्षण	261.20	325.00	455.00	591.50	230.37	245.20	260.99
	यूटिलिटीज/ईंधन	392.60	637.00	700.70	840.84	557.53	682.45	788.30
	उपस्कर पट्टा	235.50	256.95	264.66	271.90	255.00	262.00	271.90
	बीमा	4.50	173.70	182.39	191.50	173.70	173.70	173.70
	प्रचालन उपस्कर मूल्यहास	266.40	1,009.83	1,149.57	1,177.28	1,003.58	1,143.32	1,143.32
	भूमि पट्टा	उ०न०	1,008.00	1,058.40	1,111.32	1,008.00	1,050.40	1,111.32
	तकनीकी सेवा शुल्क	उ०न०	267.47	274.66	279.23	267.47	274.66	279.23
	उप जोड़	1,725.42	4,521.68	4,979.73	5,450.80	4,321.75	4,751.40	4,960.81
	उपरिव्यय							
	सामान्य उपरिव्यय	477.45	391.38	414.86	439.75	391.38	414.86	439.75
	प्रबंध एवं प्रशुल्क	184.39	275.25	291.76	309.27	275.20	291.76	309.27
	गैर-प्रचालन मूल्यहास	उ०न०	236.21	325.42	364.72	236.21	325.42	325.42
	बट्टे खाते डाला गया आरंभिक	उ०न०	82.62	82.62	82.62	82.62	82.62	82.62
	एवं चालूकरण व्यय							
	उप जोड़	661.84	985.45	1,114.66	1,196.36	985.41	1,114.66	1,157.06
	जोड़ (II)	2,387.26	5,507.13	6,094.38	6,647.17	5,307.16	5,830.06	6,117.87
III	प्रचालन अधिशेष (I-II)	2,171.01	-460.15	-328.08	-424.34	-258.20	-61.54	107.29
IV	वित्तपोषण प्रभार							
	ऋणों पर ब्याज	230.62	118.82	350.11	388.54	0.00	0.00	0.00
	लाइसेंस करार के अनुसार चरणबद्ध तरीके से देय बकाया अपफ्रंट शुल्क पर ब्याज	0.00	324.66	293.76	277.44	0.00	310.08	293.76
	जोड़ (IV)	230.62	443.48	643.87	665.98	0.00	310.08	293.76
V	निवल अधिशेष (III-IV)	1,940.39	-903.63	-971.95	-1,090.33	-258.20	-371.62	-186.47
VI	नियोजित पूंजी	उ०न०	9,479.48	9,856.81	9,856.81	6,960.11	5,554.32	4,410.97
VII	15% की दर पर नियोजित पूंजी पर आय (VI X 15%)	उ०न०	1,421.92	1,478.52	1,478.52	1,044.02	833.15	661.65
VIII	क्षमता उपयोग					0.53	0.61	0.66
IX	वर्ष 2005-06 के लिए क्षमता उपयोग हेतु तमायोजित आरओसीई					553.33	833.15	661.65
X	निवल अधिशेष (III-IX)	उ०न०	-2,325.55	-2,450.47	-2,568.85	-811.53	-1,204.77	-848.11
XI	प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में निवल घाटा		-46.1%	-42.5%	-41.3%	-16.1%	-20.9%	-13.6%
XII	प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में तीन वर्ष 2005-06 से 2007-08 तक के लिए औसत निवल घाटा			-43.3%			-16.9%	

अनुबंध-11

इंडिया गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड**दरों का मान****प्रस्तावना**

इस दरों के मान में राजीव गांधी कंटेनर टर्मिनल (आरजीसीटी) द्वारा प्रदत्त सेवाओं और सुविधाओं के उपयोग के लिए इंडिया गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (आईजीपीटीएल) को देय प्रभारों का उल्लेख किया गया है ।

1. परिभाषाएं

इस दरों के मान में जब तक कि संदर्भ के अनुसार अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी :-

- (i) "सीएफएस" का अभिप्राय सीओपीटी के कंटेनर माल केन्द्र से है ।
- (ii) "तटीय पोत" का अभिप्राय उस पोत से है, जोकि केवल भारत में स्थित किसी पत्तन या स्थान से भारत में स्थित किसी अन्य पत्तन या स्थान के बीच व्यापार में संलग्न है और उसके पास सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस है ।
- (iii) "कंटेनर" का अभिप्राय मानक आईएसओ कंटेनर से है, जोकि कार्गो की ढुलाई और ढेर लगाने के लिए उपयुक्त हो और एक इकाई के रूप में प्रहस्तन किए जाने के योग्य हो तथा कंटेनर स्प्रेडर के साथ एक क्रेन द्वारा उठाया जा सके ।
- (iv) "विदेशगामी पोत" का अभिप्राय तटीय पोत से भिन्न किसी अन्य पोत से है ।
- (v) "खतरनाक कंटेनर" का अभिप्राय आईएमओ के अंतर्गत खतरनाक वस्तुओं वाले कंटेनर के रूप में वर्गीकृत कंटेनर से है ।
- (vi) "आईसीडी" का अभिप्राय अन्तर्देशीय कंटेनर डिपो से है ।
- (vii) "आईजीटीपीएल" का अभिप्राय इंडिया गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड नामक भारत में निगमित एक कंपनी, उसके उत्तराधिकारियों और प्रतिनिधियों से है ।
- (viii) "कंटेनर के आकार से बड़े कार्गो वाला कंटेनर" का अभिप्राय ऐसे कंटेनर से है, जो मानक कंटेनरों के सामान्य आकार से बड़े आकार के कार्गो की ढुलाई कर रहा है और जिसके लिए स्लिज, शैकल्स, लिफ्टिंग बीम जैसे विशेष उपकरणों की आवश्यकता पड़ती है । क्षतिग्रस्त कंटेनरों और लिफ्टिंग के लिए विशेष उपकरणों की अपेक्षा वाले कंटेनरों को भी सामान्य आकार से बड़े कंटेनर के रूप में वर्गीकृत किया जाता है ।
- (ix) "प्रतिदिन" का अभिप्राय प्रति कैलेंडर दिन या उसके भाग से है ।
- (x) "रीफर" का अभिप्राय माल की ढुलाई के प्रयोजनार्थ किसी कंटेनर से है, जिसमें प्रशीतन व्यवस्था हो ।
- (xi) "पत्तन" का अभिप्राय कोचीन पत्तन न्यास से है ।
- (xii) "शट-आऊट कंटेनर" का अभिप्राय ऐसे कंटेनर से होगा, जो पोतलदान हेतु पत्तन में लाया गया हो, परंतु उसे निर्धारित पोत में न लादा गया हो और पत्तन परिसर में रखा गया हो ।
- (xiii) "टन" का अभिप्राय 1000 कि०ग्रा० अथवा एक घनमीटर के एक मीट्रिक टन से है ।
- (xiv) "पोतांतरण कंटेनर" का अभिप्राय ऐसे कंटेनर से होगा, जोकि किसी एक पोत से उतारा गया हो, यार्ड में रखा गया हो और जिसकी किसी अन्य पोत द्वारा ढुलाई की गई हो ।

2. सामान्य

- (i) किसी पोत के "विदेशगामी" अथवा "तटीय" होने की स्थिति का निर्णय करने के लिए संगत कारक निदेशक, नौवहन द्वारा जारी इसके प्रमाण-पत्र में किए गए उल्लेख के अनुसार होता है । तटीय यात्रा करने के लिए

अनुमति-प्राप्त विदेशगामी पोत और उनके द्वारा ढोए जा रहे कार्गो/कंटेनर भी ऐसी अनुमत्य यात्राओं के संबंध में रियायत के लिए पात्र होंगे ।

- (ii) (क) सामान्य व्यापार लाइसेंस वाला भारतीय ध्वज वाला विदेशगामी पोत सीमाशुल्क रूपान्तरण आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित हो सकता है ।
- (ख) विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी पोत नौवहन महानिदेशक द्वारा जारी तटीय समुद्री यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित हो सकता है ।
- (ग) ऐसे परिवर्तन के मामले में तटीय दरें पोत द्वारा तटीय सामग्रियों का लदान करने के समय से लदान करने वाले पत्तन द्वारा प्रभार्य होंगी ।
- (घ) ऐसे परिवर्तन के मामलों में तटीय दरें पोत द्वारा तटीय कार्गो की उतराई प्रचालन पूरा करने तक ही प्रभार्य होंगी और उसके तत्काल बाद विदेशगामी दरें उतराई पत्तनों द्वारा प्रभार्य होंगी ।
- (ङ) नौवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस वाले समर्पित भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों के हकदार होने हेतु किसी अन्य दस्तावेज की अपेक्षा नहीं होगी ।
- (iii) अमरीकी डॉलर में मूल्यवर्गित कंटेनर-संबद्ध प्रभार समान भारतीय रुपयों में एकत्रित किए जाएंगे । इस प्रयोजनार्थ, भारतीय रिजर्व बैंक, भारतीय स्टेट बैंक अथवा इसके सहायक बैंक अथवा सार्वजनिक क्षेत्र के किसी बैंक द्वारा अधिसूचित बाजार क्रय दर, जो पोत के टर्मिनल में प्रवेश के दिन (आयात कंटेनर के मामले में) और टर्मिनल परिसर में कंटेनर के आगमन के दिन (निर्यात कंटेनरों के मामले में) मौजूद हो, जिसे समय-समय पर विनिर्दिष्ट किया गया हो, डॉलर-मूल्यवर्गित प्रभारों को भारतीय रुपयों में परिवर्तित करने के लिए लागू होगी ।
- (iv) पत्तन में लंबी अवधि के लिए रुकने वाले पोतों के मामले में विनिमय दर की उनके आगमन की तारीख से 30 दिन में एक बार नियमित समीक्षा की जाएगी । बिल तैयार करने का आधार समीक्षा के समय मौजूद उपयुक्त विनिमय दर के अनुसार भूतलक्षी प्रभाव से परिवर्तित हो जाएगा ।
- (v) (क) परिकलित सभी प्रभार प्रत्येक बिल के कुल जोड़ में अगले उच्चतर रुपए तक पूर्णांकित किए जाएंगे ।
- (ख) किसी भी आवेदन/बिल में वसूल किया जाने वाला न्यूनतम प्रभार केवल 50/-रुपए (पचास रुपए) होगा ।
- (ग) जब तक वापसी योग्य कोई राशि 50/-रुपए (पचास रुपए) न हो, तब तक कोई वापसी दावा स्वीकार नहीं किया जाएगा । 50/-रुपए की यह सीमा कम वसूली के पूरक दावों पर भी लागू होगी ।
- (vi) (क) प्रयोक्ता दरों के मान के अधीन विलम्बित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा । इसी प्रकार आईजीटीपीएल विलम्बित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा ।
- (ख) दंडात्मक ब्याज की दर 13% प्रतिवर्ष होगी । दंडात्मक ब्याज आईजीटीपीएल और पत्तन प्रयोक्ता, दोनों पर समान रूप से लागू होगा ।
- (ग) आईजीटीपीएल द्वारा वापसी अदायगियों में विलम्ब सेवाएं पूरी होने की तारीख अथवा प्रयोक्ता से अपेक्षित सभी दस्तावेज प्रस्तुत कर दिए जाने की तारीख के 20 दिन बाद, जो भी बाद में हो, से गिना जाएगा ।
- (घ) प्रयोक्ताओं द्वारा भुगतान में विलम्ब को आईजीटीपीएल द्वारा बिल देने की तारीख के 10 दिनों बाद ही गिना जाएगा ।
- यह प्रावधान उन मामलों में लागू नहीं होगा, जहां भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 में निर्धारित के अनुसार सेवाएं प्राप्त किए जाने से पहले करना होता है, जिसका प्रशुलक में एक शर्त के रूप में उल्लेख किया गया हो ।
- (vii) अनुसूची 3.1.1, 3.1.2, 3.1.3, 3.1.4, 3.2.1, 3.2.2, 3.3, 3.4 और 3.5 में निर्धारित दरें 1 अप्रैल, 2007 से 8% के उर्ध्वगामी संशोधन के शर्ताधीन होंगी ।

- (viii) खतरनाक कार्गो कंटेनरों/आकार से बड़े कार्गो वाले कंटेनरों के लिए अनुसूची 3.1 और अनुसूची 3.2 में निर्धारित लागू प्रहस्तन प्रभारों पर 25% प्रीमियम वसूल किया जाएगा ।
- (ix) आईजीटीपीएल की किसी तट आधारित सुविधा के ब्रेक डाऊन होने अथवा उपलब्ध न होने के कारण अथवा आईजीटीपीएल से संबंधित किसी अन्य कारण से पोत के बेकार खड़े रहने के मामले में पोत के बेकार खड़े रहने की अवधि के दौरान अर्जित सीओपीटी को देय बर्थ किराया प्रभारों के बराबर छूट अनुमत्य होगी ।
- (x) निम्नलिखित के संबंध में 200/-रुपए (केवल दो सौ रुपए) के प्रशासनिक प्रभार वसूल किए जाएंगे :-
- (क) आयात अथवा निर्यात आवेदन पत्र अथवा आयात सामान्य घोषणा अथवा सुपुर्दगी आदेश में संशोधन हेतु अनुरोध ।
- (ख) स्थिति में परिवर्तन ।
- (ग) प्रति इकाई कम्प्यूटर आंकड़ा संशोधन ।

3. कंटेनर प्रचालनों के लिए प्रभार

3.1. गैट्री क्रेन प्रभार

3.1.1 आयात/निर्यात कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए

विवरण	विदेशगामी (अमरीकी डॉलर)			तटीय (रुपए)		
	20 फुट से अधिक लंबे कंटेनर	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक लंबे कंटेनर	40 फुट से अधिक और 45 फुट तक लंबे कंटेनर	20 फुट से अधिक लंबे कंटेनर	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक लंबे कंटेनर	40 फुट से अधिक और 45 फुट तक लंबे कंटेनर
(i) भरे हुए कंटेनर	25.24	37.86	50.48	660.00	990.00	1320.00
(ii) खाली कंटेनर	25.24	37.86	50.48	660.00	990.00	1320.00

टिप्पणी :-

अनुसूची 3.1.1 के मामले में सेवाओं में केवल क्रेन द्वारा प्रहस्तन शामिल है ।

3.1.2 खाड़ी स्थानांतरण प्रभार (नौभरण)

विवरण	विदेशगामी (अमरीकी डॉलर)			तटीय (रुपए)		
	20 फुट से अधिक लंबे कंटेनर	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक लंबे कंटेनर	40 फुट से अधिक और 45 फुट तक लंबे कंटेनर	20 फुट से अधिक लंबे कंटेनर	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक लंबे कंटेनर	40 फुट से अधिक और 45 फुट तक लंबे कंटेनर
(i) खाड़ी के भीतर ही कंटेनरों का स्थानांतरण (भरे हुए और खाली)	25.24	37.86	50.48	660.00	990.00	1320.00
(ii) एक खाड़ी से दूसरी खाड़ी में कंटेनरों का स्थानांतरण (भरे हुए और खाली)	56.16	84.24	112.32	1468.50	2202.75	2937.00

3.1.3. हैच प्रहस्तन के लिए प्रभार (हैच कवर खोलना या बंद करना या हटाना)

विवरण	प्रति हैच कवर प्रति लिफ्ट दर	
	विदेशगामी (अमरीकी डॉलर)	तटीय (रुपए)
(i) क्वे पर हैच कवर उतारे बिना	15.15	396.00
(ii) क्वे पर हैच कवर उतारने सहित	37.86	990.00

3.1.4. भारी कार्गो/कंटेनर की किसी मद के प्रहस्तन के लिए, जिसमें गैंट्री क्रेन के 60 टन वाले हुक (कार्गो बीम) की आवश्यकता होती है

विवरण	विदेशगामी (अमरीकी डॉलर)	तटीय (रुपए)
(i) पहला एक घंटा या उसका भाग	252.41	6600.00
(ii) प्रत्येक 30 मिनट या उसका भाग	126.20	3300.00

टिप्पणी:-

- (i) उपर्युक्त (i) और (ii) के मामले में लिये गए कुल समय के परिकलन के प्रयोजनार्थ किसी कार्य विशेष हेतु क्रेन की तैनाती के कुल समय को हिसाब में लिया जाएगा ।

अनुसूची 3.1 के लिए सामान्य टिप्पणियां

- (1) बहु-आयामी कंटेनरों, अधिक ऊंचे कंटेनरों के प्रहस्तन हेतु विस्तार भुजा का प्रयोग करने पर गैंट्री क्रेन प्रभार 45 फुट वाले कंटेनरों के लिए निर्धारित दर पर वसूल किए जाएंगे ।
- (2) स्प्रेडर पर रखकर स्लिंज का प्रयोग करके कंटेनरों के प्रहस्तन हेतु गैंट्री क्रेन प्रभार 45 फुट वाले कंटेनरों के लिए निर्धारित दर पर वसूल किए जाएंगे ।

3.2 अन्य कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर का प्रयोग करने के लिए प्रभार**3.2.1 क्वे क्रेन से यार्ड तक और मिलोमत: दुलाई**

विवरण	सामान्य कंटेनर (रुपए)			तटीय (रुपए)		
	20 फुट से अनधिक लंबे कंटेनर	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक लंबे कंटेनर	40 फुट से अधिक और 45 फुट तक लंबे कंटेनर	20 फुट से अनधिक लंबे कंटेनर	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक लंबे कंटेनर	40 फुट से अधिक और 45 फुट तक लंबे कंटेनर
भरे हुए कंटेनर	247.50	371.25	495.00	148.50	222.75	297.00
खाली कंटेनर	220.00	330.00	440.00	132.00	198.00	264.00

टिप्पणी:-

- (i) उपर्युक्त निर्धारित दर क्वे क्षेत्र तक अथवा से प्रति कंटेनर संचलन वसूल की जाएंगी ।

3.3 पोतांतरण कंटेनर के लिए मिश्रित प्रहस्तन प्रभार

विवरण	विदेशगामी (अमरीकी डॉलर)			तटीय (रुपए)		
	20 फुट से अनधिक लंबे कंटेनर	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक लंबे कंटेनर	40 फुट से अधिक और 45 फुट तक लंबे कंटेनर	20 फुट से अनधिक लंबे कंटेनर	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक लंबे कंटेनर	40 फुट से अधिक और 45 फुट तक लंबे कंटेनर
(i) भरे हुए कंटेनर	75.72	113.58	151.45	1980.00	2970.00	3960.00
(ii) खाली कंटेनर	65.62	98.44	131.25	1716.00	2574.00	3432.00

टिप्पणियां:-

- (1) ऊपर दी गई मिश्रित दरों में गैट्री प्रभार, क्वे से यार्ड और विलोमतः दुलाई के लिए प्रभार, यार्ड में अंतरण, क्रेन द्वारा जमीन पर उतराई तथा लिफ्टिंग और कंटेनर तथा कंटेनर-बंद कार्गो पर घाटशुल्क प्रभार शामिल हैं।
- (2) मिश्रित दरों में शामिल कोई भी सेवा, यदि पत्तन द्वारा प्रदान नहीं की जाती है, तो उस सेवा के लिए अधिसूचित प्रभारों के बराबर छूट संयुक्त दरों पर अनुमत्य होगी।
- (3) किसी तटीय यात्रा पर अथवा विलोमतः किसी भारतीय पत्तन को बाद में पोतांतरण किए जाने के लिए आईजीटीपीएल पर विदेशी पत्तन में उतारे जाने वाले कंटेनर पर विदेशगामी पोत के लिए निर्धारित पोतांतरण प्रभारों का 50% वसूल किया जाएगा और तटीय श्रेणी के लिए निर्धारित प्रभारों का 50% वसूल किया जाएगा।
- (4) सीएफएस, आईसीडी में भेजे जाने वाले अथवा स्थानीय तौर पर सुपुर्दगी में लिये जाने वाले पोतांतरण कंटेनर पर स्थानीय कंटेनर दर वसूल की जाएगी।

3.4 घाटशुल्क प्रभार

विवरण	सामान्य कंटेनर (रुपए)			तटीय (रुपए)		
	20 फुट से अनधिक लंबे कंटेनर	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक लंबे कंटेनर	40 फुट से अधिक और 45 फुट तक लंबे कंटेनर	20 फुट से अनधिक लंबे कंटेनर	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक लंबे कंटेनर	40 फुट से अधिक और 45 फुट तक लंबे कंटेनर
भरे हुए कंटेनर	550.00	825.00	1100.00	330.00	495.00	660.00
खाली कंटेनर	115.50	173.25	231.00	69.30	103.95	138.60
आईसीडी कंटेनर	550.00	825.00	1100.00	330.00	495.00	660.00

3.5 रीफर प्रभार

विवरण	विदेशगामी (अमरीकी डॉलर)			तटीय (रुपए)		
	20 फुट से अनधिक लंबे कंटेनर	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक लंबे कंटेनर	40 फुट से अधिक और 45 फुट तक लंबे कंटेनर	20 फुट से अनधिक लंबे कंटेनर	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक लंबे कंटेनर	40 फुट से अधिक और 45 फुट तक लंबे कंटेनर
प्रति 4 घंटे या उसके भाग के लिए बिजली आपूर्ति और मॉनीटर करना	2.94	4.41	5.88	128.15	192.20	256.30

3.6 प्रति दिन या उसके भाग के लिए भंडारण प्रभार

विवरण	प्रतिदिन या उसके भाग के लिए प्रति कंटेनर दर					
	विदेशगामी (अमरीकी डॉलर)			तटीय (रुपए)		
	20 फुट से अनधिक लंबे कंटेनर	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक लंबे कंटेनर	40 फुट से अधिक और 45 फुट तक लंबे कंटेनर	20 फुट से अनधिक लंबे कंटेनर	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक लंबे कंटेनर	40 फुट से अधिक और 45 फुट तक लंबे कंटेनर
भरे हुए कंटेनर						
(i) प्रथम 7 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
(ii) 8-15 दिन	4.50	9.00	13.50	196.10	392.20	588.30
(iii) 16-30 दिन	9.00	18.00	27.00	392.20	784.45	1176.70
(iv) उसके बाद	18.00	36.00	54.00	784.45	1568.90	2353.30
खाली कंटेनर						
(i) प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
(ii) 4-10 दिन	4.50	9.00	13.50	196.10	392.20	588.30
(iii) 11-15 दिन	9.00	18.00	27.00	392.20	784.45	1176.70
(iv) उसके बाद	18.00	36.00	54.00	784.45	1568.90	2353.30
पोतांतरण कंटेनर						
भरे हुए						
(i) प्रथम 30 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
(ii) 31-45 दिन	9.00	18.00	27.00	392.20	784.45	1176.70
(iii) उसके बाद	13.50	27.00	40.50	588.30	1176.70	1765.00
पोतांतरण कंटेनर						
खाली						
(i) प्रथम 15 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
(ii) 16-30 दिन	9.00	18.00	27.00	392.20	784.45	1176.70
(iii) उसके बाद	13.50	27.00	40.50	588.30	1176.70	1765.00

टिप्पणियां:-

- (1) आयात कंटेनरों के लिए निःशुल्क अवधि कंटेनर की पोत से उतराई के दिन के बाद वाले दिन से आरंभ होगी ।
- (2) निर्यात कंटेनरों के लिए निःशुल्क अवधि कंटेनर के प्रवेश की तारीख से आरंभ होगी ।
- (3) निःशुल्क अवधि के परिकलन के प्रयोजनार्थ रविवारों, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाशों और टर्मिनल के गैर-कार्य दिवसों को शामिल नहीं किया जाएगा ।
- (4) पोतांतरण कंटेनरों, जिनकी स्थिति बाद में स्थानीय एफसीएल/एलसीएल/आईसीडी कंटेनर के रूप में परिवर्तित कर दी गई हो, उन पर रिआयती भंडारण प्रभार लागू नहीं होंगे । ऐसे कंटेनरों के लिए भंडारण प्रभार संगत आयात कंटेनर भंडारण प्रशुल्क के बराबर वसूल किए जाएंगे ।
- (5) जब किसी प्रयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर आईजीटीपीएल खाली कंटेनर सुपुर्द करने/पोतलदान करने की स्थिति में नहीं है, तब उस अवधि के लिए भंडारण प्रभार लागू नहीं होंगे ।
- (6) खतरनाक कंटेनरों के लिए भंडारण प्रभार उपर्युक्त संबंधित स्लैबों से 25% अधिक वसूल किए जाएंगे ।

- (7) शट-आऊट कंटेनर के लिए कुल भंडारण अवधि कंटेनर के पोतलदान/सुपुर्दगी के दिन तक शट-आऊट बन जाने के दिन के बाद वाले दिन से परिकलित की जाएगी ।
- (8) परित्याग किए गए कंटेनरों/पोतवणिक के स्वामित्व वाले कंटेनरों पर भंडारण प्रभार परित्याग की लिखित में सूचना प्राप्त होने की तारीख अथवा कंटेनर के उतारने के दिन से 75 दिन तक, इनमें से जो भी पहले हो, निम्नलिखित शर्तों के अधीन वसूल किए जाएंगे :-
- (i) परेषिती परित्याग का पत्र किसी भी समय जारी कर सकता है ।
 - (ii) यदि परेषिती परित्याग संबंधी ऐसा पत्र जारी नहीं करना चाहता है, तो कंटेनर एजेंट/एमएलओ निम्नलिखित शर्तों के अधीन परित्याग का पत्र जारी कर सकता है :
 - (क) शिपिंग लाइन कार्गो के साथ-साथ कंटेनर की अभिरक्षा प्राप्त कर लेगी और इसे वापस ले लेगी अथवा पत्तन परिसर से हटा लेगी; और
 - (ख) शिपिंग लाइन कंटेनर की अभिरक्षा आरंभ करने से पहले कार्गो और कंटेनर पर अर्जित सभी पत्तन प्रभारों का भुगतान करेगी ।
 - (iii) कंटेनर एजेंट/एमएलओ आवश्यक औपचारिकताओं को पूरा करेगा और ढुलाई तथा उतराई की लागत वहन करेगा । उनके निर्धारित अवधि के भीतर ऐसी कार्रवाई करने में असफल रहने पर शिपिंग लाइंस द्वारा कार्गो उतारने के लिए आवश्यक कार्रवाइयां पूरी करने के समय तक कंटेनर पर भंडारण प्रभार लगना जारी रहेगा ।
 - (iv) जब सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा कंटेनर जब्त/कुर्क कर लिया जाता है और 75 दिन की निर्धारित अवधि के भीतर खाली नहीं किया जा सकता, तब शिपिंग लाइंस द्वारा आवश्यक औपचारिकताओं का पालन करने और ढुलाई तथा खाली करने की लागत वहन करने के शर्ताधीन सीमाशुल्क के कार्गो को छोड़ने के आदेश के दिन से भंडारण प्रभार लगना बंद हो जाएंगे । अन्यथा, जब्त/कुर्क किए गए कंटेनरों को शिपिंग लाइन/परेषिती द्वारा टर्मिनल परिसर से सीमाशुल्क आबद्ध क्षेत्र में हटा दिया जाना चाहिए और उस मामले में भंडारण प्रभार कंटेनर को हटाए जाने के दिन से लगना बंद हो जाएंगे ।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 17th October, 2005

No. TAMP/34/2005-IGTPL.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves the proposal received from the India Gateway Terminal Private Limited (IGTPL) for fixing Scale of Rates for its operation at the Rajiv Gandhi Container Terminal (RGCT) in Cochin Port Trust (COPT).

India Gateway Terminal Private Limited (IGTPL)

Applicant

ORDER

(Passed on this 6th day of October 2005)

This case relates to a proposal received from the India Gateway Terminal Private Limited (IGTPL) for fixing of Scale of Rates for its operation at Rajiv Gandhi Container Terminal (RGCT) in Cochin Port Trust (COPT).

1.2. The IGTPPL has entered into a License Agreement (LA) with the COPT on 31 January 2005 for two licenses viz. (a) license for operation and management including necessary development, modification of facilities of the RGCT for a maximum period of eight years and six months; and, (b) license for development, construction, operation and management of International Container Transshipment Terminal (ICTT) at Vallarpadam in Cochin Port Trust on BOT basis for a period of 30 years.

2.1. The IGTPPL commenced the operations at the Rajiv Gandhi Container Terminal from 1 April 2005. At around that time, it requested this Authority to approve the existing container related tariff prescribed in the SOR of the COPT as an interim tariff arrangement. The COPT and the concerned representative bodies of port users had given consent to proposed interim tariff arrangement. This Authority had, therefore, passed an Order on 31 March 2005 approving adoption of the existing SOR of the COPT for container operations for a period of 3 months from 1 April 2005 to 30 June 2005 subject to IGTPPL filing the comprehensive proposal in line with the revised tariff guidelines by 30 April 2005 to enable this Authority to decide the case by 30 June 2005 after the internal scrutiny and usual consultation. It was also ordered that if the final rates could not be decided by this Authority by 30 June 2005 the interim rates would undergo a uniform reduction of 10%.

2.2. Subsequently, the IGTPPL requested this Authority to grant time till 15 May 2005 for filing its proposal which was accepted. The IGTPPL was, however, informed that this extension granted in filing its proposal would not in any way alter the deadline stipulated in our Order about uniform reduction in the rates if the final rate cannot be notified by 30 June 2005.

3.1. In this backdrop, the IGTPPL has filed a proposal dated 12 May 2005 along with cost statements and proposed SOR for fixation of final rates for RGCT.

3.2. Since the proposal did not explain any basis for estimation and assumption made for drawing up the cost statement, the IGTPPL was advised to explain the basis of arriving at throughput projections, detailed computation of income estimation, operating expenses and overheads, details of additions proposed to the gross block, etc. It was also requested to update the cost statements with estimates for the year 2007-08 in line with the tariff validity period of 3 years prescribed in the revised tariff guidelines.

3.3. The IGTPPL in response has forwarded the updated cost statement and furnished the requisite information.

3.4. The salient points of the License Agreement and the tariff proposal are as follows:

(A). License Agreement in respect of RGCT project:

- (i). The L.A. is for two licenses – operation and management of RGCT for a maximum period of eight years and six months and development, construction, operation and management of International Container Transshipment Terminal at Vallarpadam for a period of 30 years.
- (ii). Concurrent operation at ICTT and RGCT by the Licensee for a maximum period of two years subject to mutual agreement.
- (iii). Licensee to take over the existing facility of RGCT against payment of an upfront fee of Rs.40.80 crores (payable in a phased manner over a period of 8 years). The upfront payment includes cost of the identified equipment of COPT transferred to IGTPPL.

- (iv). The COPT to lease berth of 414 meters length, container parking yard, reefer yard against an annual license fee of Rs.96 million (based on 1-4-2004) p.a. subject to 5% of annual escalation.

Additional 158.5 meters of Q7 berth with backup area to be made available to licensee at the request of IGTPPL at a nominal rate of Re. 1 per square meter per annum subject to 30% escalation after every 5 years.

- (v). RGCT must be developed to handle 400,000 TEUs by the end of 6th year if the licensee does not commence construction of ICTT before expiry of 6 years from the date of operation of RGCT.
- (vi). The licensee to take over 352 no. of employees of the licensor who are currently engaged at RGCT and would continue to be on deputation to IGTPPL as long as they run RGCT.
- (vii). At the end of RGCT project period, the Licensee has an option to hand over the licensor's equipment against the compensation payable by the Licensor as stipulated in the L.A.

- (viii). Licensee to pay royalty on a monthly basis equivalent to 33.3% of the gross revenue earned. But, this will not be factored in tariff computation as per the tariff guidelines.

- (B). The proposal:

- (i). The investment proposed in the project is around Rs.117.65 crores in the following fixed assets:

Particulars	Amount (Rs. in crores)
Mechanical equipment taken over from COPT (upfront fee payable in phased manner)	40.80
Major refurbishment of existing equipment	8.29
Civil structure	3.90
Procurement of new container, handling equipment (mobile harbour crane and other handling equipment).	56.43
IT & Misc. expenditure	8.23

In order to compete against regional competitors to provide the minimum level of productivity of 25 bmph on each of the two berths and to develop and equip the RGCT to handle 4 lakhs TEUs per annum at the end of the 6th year as per the terms of the LA, it is required to invest in additional shore cranes since the existing equipment is in poor condition and unable to provide the required service level consistently. New investment on the computerized Technical Operating Service (TOS) has been proposed to achieve the maximum benefit from efficient operations. The system used will also migrate to Vallarpadam ensuring minimum impact on RGCT cost structure for maximum gain to the concerned users. It has stated that the proposed investment on equipment is as per the terms of the LA and based on actual negotiated price and has agreed to furnish documentary support at appropriate time for verification.

- (ii). The design capacity of the RGCT at the time of take over is claimed to be 195,000 TEUs which is estimated to increase to 335,000 TEUs.

- (iii). The traffic projection is estimated based on the intensive study conducted by the DPI and a Consultant firm. Accordingly, the traffic projections are as follows:

Year	Throughput in TEUs
2005-06	212,951
2006-07	244,894
2007-08	265,761

- (iv). The total number of employees for the year 2005-06, 2006-07 and 2007-08 are 441 and 459 respectively (including 23 contract labours and 351 employees taken over from the COPT as per the terms of the L.A.).
- (v). The cost statement includes technical service fee payable by the IGTPPL to the promoter company – Dubai Port Authority. A Certificate of the Chartered Accountant is furnished to establish 'arms length' relationship of this transaction as defined in Section 92(A) of the Income Tax Act for inclusion of this item in tariff fixation process.
- (vi). Royalty payment to the COPT is not included as item of cost in tariff fixation in line with the tariff guidelines.
- (vii). The two quay crane taken over from the COPT are 12 years old and badly maintained. Further, four out of five RTGs taken over by COPT were not operational at the time of take over. Thus, estimation of equipment maintenance takes into account extensive maintenance required in case of yard handling equipment.
- (viii). Major refurbishment cost is added to the gross block and written off over four years period.
- (ix). The utilities and fuel cost are derived from hourly maintenance / running cost based on DPI's past experience and is linked to usage of equipment to achieve particular level of volume and productivity.

- (x). Provisions prescribed in the revised tariff guidelines has been complied with while formulating the proposal.
- (xi). The proposed tariff has been arrived at considering a general revision of 36.5% in the existing container related tariff of the COPT and storage charge is arrived at 50% above the COPT tariff.

Increase proposed in tariff vis-à-vis the existing COPT tariff:

Tariff Items	Upward revision proposed over the tariff prevailing in COPT (In %)	
	Laden 20' & 40'	Empty 20' & 40'
Gantry crane charges, bay shifting charges (Restows)	45%	45%
Transportation from quay crane to yard and vice versa	37.5%	35%
Handling at container yard	37.5%(20") 57.14% (40")	40%
Composite handling charges for transshipment container	44%	44%
Wharfage charges	36%	33%
Storage charges (from 8 th day)	50%	50%

The free period for laden container is proposed at 7 days as against 5 days prescribed in the SOR of the COPT. The free period for empty container, transshipment container is proposed at the same level as prescribed in the SOR of the COPT

A premium of 25% over the applicable charges is proposed for hazardous container / over dimensional container in respect of handling charges, wharfage and storage charge.

4.1. In accordance with the consultative procedure prescribed, the proposal filed by the IGTPPL alongwith the cost statements and the proposed SOR was forwarded to the COPT and the concerned user organisations for their comments.

4.2. Copies of the comments received from the users / user organisations were forwarded to the IGTPPL as feed back information / comments.

5. Based on a preliminary scrutiny of the proposal and the information furnished, the IGTPPL was requested to furnish additional information / clarification on various points. The IGTPPL has responded to our queries. Some of the important queries raised by us and reply furnished by the IGTPPL are summarised below:

Sl.No.	Queries raised by us	Reply furnished by IGTPPL
(i).	Indicate the expected period when the IGTPPL will completely discontinue operations at the RGCT and shift to the new facility at ICTT.	As per the L.A., construction of ICTT has to commence within 2 years from the commencement of operation at RGCT and that the construction period should not exceed 24 months. Definition of "Date of commencement of construction works - condition (e)" in conjunction with clause 3.7 (A) (v) clarifies moving to Vallarpadam in 4 years.
(ii).	(a). Clarify whether the CFS operations proposed to be provided by IGTPPL are as per the terms of LA. If so, the tariff arrangement for the CFS operations to be explicitly included in the proposed SOR under a separate schedule.	(a). The CFS operation is to be performed by third parties and IGTPPL is responsible only for providing necessary tractor-trailers and equipment for the transport of containers between the stack yard and CFS and also for the lift-off and mounting operation at CFS. The CFS was inadvertently included in the SOR and the same (Section 3.7) is deleted in the revised proposed SOR.

	<p>(b). Clarify whether IGTPPL is responsible for on-board stevedoring, stowage planning, lashing / unlashng, etc. as per the LA. . If so, highlight the tariff arrangement.</p>	<p>(b). The IGTPPL bid was based on operating procedures at the time of project bidding. As per the then prevalent operating procedures, the port provided services towards physical handling of the containers. Onboard Stevedoring and Stowage planning services were to undertaken directly by the vessel's agents. The L.A. also provides specific confirmation of the port to provide Stevedoring License to IGTPPL. In view of this position and also taking into consideration the safety and security requirements, it intends to develop suitable operating procedures to meet the requirements of the LA as well as service the requirements of the vessel agents.</p>
(iii).	<p>(a). Confirm that no expenses whether preliminary expense or any development cost or capital cost incurred / to be incurred for the second License forms part of the cost statement under consideration.</p>	<p>No capital / development costs relating to ICTT is included in the cost statement. It is impractical to segregate preliminary expenses between two licenses.</p>
(iv).	<p>(a). Explain the reasons for projecting the throughput at a level lower than the optimistic scenario projected by the COPT and the reasons for restricting container traffic growth to 8.5% for the year 2007-08 as against the traffic growth of 14% to 15% per annum assumed for the years i.e. 2005-06 and 2006-07.</p> <p>(b). The variation observed in conversion of boxes into TEUs to be corrected with necessary adjustments, if any, in the income.</p>	<p>(a). Traffic projections are higher than the Base Scenario (Medium) and also higher than the projections as per independent market study conducted by Maunsell. Traffic growth is based on market study commissioned by DPI. Higher growth assumed in initial two years is attributable to recapture of Cochin cargo that had been diverted to other ports, and thereafter, natural growth rate has been assumed.</p> <p>(b). Income estimation has certain rounding off in - TEU Conversion. This has been corrected. This adjustment would result in decline in the projected revenue over 3 years period by Rs.234 lakhs.</p>
(v).	<p>(a). Explain the reasons for not estimating revenue from handling transshipment container, and levy of stuffing / destuffing charges in the income estimation. Income estimation may be updated for these tariff items or irrelevant tariff items may be deleted from the SOR.</p> <p>(b). Indicate the average dwell time of different categories of containers at the COPT for the last two years and those considered by the IGTPPL for estimation of storage charge.</p> <p>(c). The income estimation takes into account various movements of container, however, the proposed SOR do not make explicit provision about levy of tariff for road / rail / CFS movements.</p>	<p>(a). Transshipment volumes is expected to be marginal and will not result in substantial economics of scale. In order to facilitate any one-time transshipment requirements, a tariff for this service is included in the proposed SOR. As stated earlier schedule pertaining to stuffing / destuffing is deleted from the proposed SOR.</p> <p>(b). Category-wise and historical dwell time information is not available. Aggregate dwell time of all categories of containers in line with market estimations has been considered in the estimations.</p> <p>(c). The SOR of COPT prescribes tariff for each movement. However, an import or export container involves two yard movement. Hence, income estimation includes twice the tariff for use of the equipment. Likewise, income estimation for rail, road & CFS deliveries are based on movement involved in each category of service. It does not propose any changes in existing tariff structure of the COPT without having carried out detailed study.</p>

(vi).	Details of wage cost and other fringe benefits and per TEU employee cost with a comparative analysis of similar cost incurred by the COPT earlier for container operations.	Owing to the limited data of experience at this site, it is highly onerous to expect exact details of wage costs along with fringe benefits for staff deputed from COPT to IGTPPL. The RGCT under COPT had functions common to overall port operations whereas now these functions are required to be provided exclusively by IGTPPL, thus it is unrealistic to compare per TEU personnel cost between COPT and IGTPPL's regime.
(vii).	<p>(a). Detailed working of the maintenance cost of assets taken over from the COPT and the equipment newly procured. Justify the estimates with reference to actual repairs and maintenance cost incurred by the COPT for the year 2004-05 in respect of assets taken over from the port.</p> <p>(b). Detailed working of utilities and fuel cost indicating the power cost per TEU and fuel cost per litre, fuel consumption per TEU.</p> <p>(c). Justify the estimate of insurance cost with reference to the actual payment made to the insurance company.</p>	<p>(a). There is very limited time lapse to derive specific data towards maintenance costs of assets specific to RGCT. The estimation has been based on experience with similar equipment with due consideration to existing condition and age of assets taken over from the COPT.</p> <p>(b). Fuel costs are based on existing price of diesel with assumption of 6% annual inflation. Similarly, electricity costs are based on port tariff.</p> <p>(c). Insurance Cover is as per obligations in the L.A. and negotiated as part of its global coverage.</p>
(viii).	If depreciation on civil / structure, mechanical equipment taken over from COPT is to be considered at 25% assuming that the operations at the RGCT will be discontinued within four years, then please propose remedial measure available for tariff adjustment in case the anticipated shifting does not take place within four years.	<p>(a). It has reiterated its reply furnished at (i) above and has stated that it is in the best interest of IGTPPL to move to Vallarpadam Island as per the terms of the LA hence, any remedial tariff arrangement is unwarranted.</p> <p>(b). Most of the additions to the gross block are estimated to be completed on or before June 2005. Hence depreciation is charge prorata.</p>
(ix).	<p>(a). Justify the proposed addition of Rs.829.30 lakhs during the year 2005-06 for refurbishment of the existing equipment taken over from the COPT in the light of the fact that the LA does not make any specific mention about investment to be made by the IGTPPL on equipment / other assets at RGCT. Also, quantify the resultant enhancement in the economic life of these assets.</p> <p>(b). Furnish detailed break-up of the refurbishment cost alongwith documentary support to validate this estimate.</p> <p>(c). Furnish analysis of increase in the terminal's capacity or reduction in per unit handling cost due to the proposed refurbishment.</p>	<p>(a). As per the L.A., IGTPPL has an obligation to develop RGCT to meet the growing traffic needs and in any case to be capable of handling 400,000 TEUs p.a. at the end of 6th year. Current investment in new equipment and refurbishment of existing equipment is essential both from operational and commercial perspective.</p> <p>(b). Refurbishment of existing equipment amounting to Rs.829.30 lakhs is estimated based on study conducted by DPI engineers. Details of refurbishment costs have been furnished.</p> <p>(c). The refurbishment costs cannot be analysed in terms of increase in capacity or reduction in operating costs. The equipment handed over by COPT suffered from serious safety issues and the refurbishment of the same would make the equipment acceptable for operations.</p>

(x).	Confirm the estimation of lease rentals is as per the terms of the LA and furnish detailed computation in this regard.	Lease rental is as per the terms of the L.A. Lease is calculated at Rs.9.60 crores per annum (base date 1-4-04) increased by 5% p.a. and excludes rent for Q7 berth.
(xi).	<p>(a). Forward a copy of the agreement signed by the IGTPPL for the technical service to be rendered by its promoter.</p> <p>(b). The certificate of the Chartered Accountant - S.R. Batliboi & Company forwarded to justify inclusion of technical service as item of cost for tariff revision purpose contains a qualifying statement of not having conducted any independent verification of the information used. Thus, the certificate furnished does conclusively establish the, 'arms-length relationship' of this transaction as defined under Section 92 (A) of the Income-Tax Act.</p> <p>(c). Confirm whether FIPB and the RBI have given clearance to repatriate this amount, and furnish the relevant documentary support.</p> <p>(d). Explain why the technical fee which is for the services availed should be linked as a percentage of revenue generation.</p>	<p>(a). Copy of the Technical Service Agreement has been attached.</p> <p>(b). The certificate from S. R. Batliboi & Co does not qualify the report but, contains a disclaimer since they have not reviewed audited financial statement and books of accounts. Ernst & Young (E&Y), sister concern of S. R. Batliboi & Co has provided us with tax advise on Technical Service Agreement and fees under the Agreement has been reviewed by them. Further, Transfer Pricing Study is being undertaken for IGTPPL by Ernst & Young on the payment of Technical Service Fees and the report is awaited.</p> <p>(c). FIPB approval is not required for remittance of Technical Service Fees and RBI approval will be obtained every time payment is to be made.</p> <p>(d). As the existing revenue would not stand a huge upfront Technical Service Fees, the DPA has linked it to the revenue generating potentials. In light of economic analysis and existing FEMA regulations, E&Y has indicated TSF maximum upto 5% of its revenue and the same should meet the arm's length test under the IT Act.</p>
(xii).	Furnish detailed break-up of preliminary expense and start up expense incurred specifically for the RGCT.	It has furnished the detailed break-up of preliminary expenses. It has reiterated that, it is not possible to segregate the preliminary expenses between RGCT and ICTT. For example, project feasibility study, License Agreement negotiations, etc., cannot be carried out in isolation. As per License Agreement, ICTT construction should be completed within 4 years of start of operation at RGCT, accordingly write-off over a period of 8 years 6 months is not justified. In any case, preliminary expenses is proposed to be written off over a period of 5 years in lines with the Accounting Standards.
(xiii).	Exclude interest on debt since return is computed on the capital employed which includes both the equity and the debt component.	Interest on debt includes interest costs on deferred payment of equipment purchased from COPT and it should not be excluded as the deferred payment is reduced from the total assets to arrive at the capital employed.
(xiv).	(a). Clarify whether the upfront fees of Rs.40.80 crores is exclusively for RGCT or for both RGCT and ICTT. Also, furnish detailed break-up of upfront fee	(a). Upfront fee of Rs.40.80 crores is towards the costs of the equipment purchased from COPT as per the terms of the L.A. and pertains to RGCT only. In this context, Rs.25.69 crores is written over four years of operation at RGCT and residual

	<p>consisting of transfer cost of the equipment and the lump sum fee for handing over the operations to the IGTPPL for the two licenses.</p> <p>(b). Explain the reasons for considering this expenditure as already invested and also seeking return thereon in the light of the fact that this payment is to be done in phased manner as per the LA and hence is not really incurred.</p>	<p>value of Rs.15.11 crores is assumed to be paid at the end of 4th year when the operations would be migrated to ICTT.</p> <p>(b). It does not seek return on upfront fees that is not already incurred. Whilst the upfront fees is added to the gross block, there is corresponding reduction in the capital employed to the extent of deferred upfront payment.</p>
(xv).	Furnish the basis of estimating the capital cost of assets / equipment transferred by the COPT. Also, indicate reduction in unit operating costs, if any, additional traffic or improvement in operational efficiency on account of the proposed additions to the gross block.	No reply has been furnished.
(xvi).	Recognise the amount receivable from the COPT (as per the Clause 5.1 (e) of the LA), on handing over the licensor's equipment back to the COPT at net present value over the project period of the RGCT.	No reply has been furnished.
(xvii).	Capacity of the terminal when the COPT handed over the operations to the IGTPPL and detailed assessment of the capacity on account of refurbishment of existing equipment, additional equipment procured and increase in the capacity expected on account of productivity improvement which is one of the main objective of privatisation. Also, assess the addition to the yard capacity on account of additional 158.5 sq. mtrs. of berth made available by the COPT on lease as additional back up area.	No reply has been furnished.
(xviii)	(a). Explain why the users should pay the proposed hike of 36% to 57% over the existing level of tariff prevailing in the COPT since for them it is only a change in the name of the terminal operator.	<p>(a). It is unrealistic to compare the low investment base during COPT regime with its cost of operating the existing facility with additional investment and improvement of the terminal's infrastructure. These costs are substantial and thus result in tariff increase.</p> <p>In addition to this, the direction issued by the Government to introduce concessional rates for Coastal Containers with a view to encourage coastal traffic adversely reduces the revenue</p>

	<p>(b). Efficiency improvement if any may be spelt out upfront and a tariff scheme may be proposed by linking it with efficiency.</p> <p>(c). The increase imposed for each of the tariff item may be justified with reference additional cost for service provided.</p>	<p>streams with incremental impact on other category.</p> <p>(b). The investment in container handling equipment together with training of employees and implementation of Global Terminal Procedures would enhance productivity resulting in savings of minimum Rs.1,000 per box in vessel related charges. Further, after its taking over the operations, incident of unaccounted cash exchanging hands has been eliminated resulting in saving of Rs.500 per box. The proposed investment in world class IT and communication system would facilitate the port users with container related information at their fingertips resulting savings in administration & overtime which cannot be quantified at this stage.</p> <p>(c). Justification for individual tariff items is not possible as activity wise historical cost data is not available.</p>
(xix)	<p>(a). Explain the reasons for not proposing a composite box rate as recommended in the tariff guidelines.</p> <p>(b). If on-board stevedoring service is the responsibility of the IGTPL, then incorporate the productivity levels of this service in terms of load / discharge rate in the proposed SOR.</p>	<p>(a). It is not possible to propose a composite box rate till a detailed study is made in this regard.</p> <p>(b). It has reiterated its reply furnished at point (ii) (b) above. (It has not mentioned anything about the productivity relating to the stevedoring service.)</p>
(xx).	Details of the services offered for levy of each of proposed tariff items to be stated explicitly under the corresponding schedule.	Details of services offered for levy of each tariff item is already included in the proposed SOR filed with the tariff application. (It has not made any modification in the proposed SOR with reference to the point raised by us).
(xxi).	The exact rate of penal interest for delayed payment by users / delayed refund by the operator may be specified inline with the tariff guidelines.	Exact rate of penal interest cannot be specified since the PLR is not static.
(xxii)	Indicate benchmark levels of productivity and propose incentive for better performance of the terminal and disincentives for performance below the benchmark levels.	Several studies have clearly indicated that Efficiency Linked Tariff Schemes cannot be implemented in isolation and are specific to each customer's need. It intends to address this issue through its terminal services agreement with Shipping Lines rather than an across the board treatment.
(xxiii)	In case a container from foreign port landing at the IGTPL for subsequent transshipment to an Indian port on coastal voyage or vice versa incorporate a	As suggested a general note has been incorporated in the revised proposed SOR.

	conditionality to state that in such cases 50% of the transshipment rate prescribed for foreign-going and 50% of that prescribed for the coastal category shall be levied as per the directions from the Ministry.	
(xxiv)	<p>(a). Justify the proposed increase of 36% to 39% in wharfage charges with reference to increase in the cost of service provided from the present level of cost incurred by the COPT for offering similar service.</p> <p>(b). The tariff guideline prescribes levy of 25% premium in case of handling and storage of hazardous container only. In this context, justify the proposed premium of 25% on wharfage charge for hazardous container in addition to premium on handling charge. Explain the reasons for proposing wharfage rate for the house stuffed / destuffed higher than the tariff for laden containers.</p>	<p>(a). A general tariff increase of 36.5% in Indian Rupee terms has been proposed on all items excluding storage charges (for which 50% tariff increase is proposed to ensure lower dwell days). Since this is the first tariff application it is not in a position to make activity based analysis. The SOR of the Cochin Port Trust has been taken as a base and few modifications as suggested in the tariff guidelines have been incorporated.</p> <p>(b) It agrees to waive the proposed premium of 25% on wharfage charges for hazardous cargo, however, any downward adjustment is made in wharfage rate for house stuffed / destuffed, then this requires adjustment (upward revision) in wharfage charges for other categories to ensure cost recovery and sufficient return on investment.</p>
(xxv)	Justify the proposed reefer charges with reference to the procurement cost of power and the cost of other services / facilities provided.	It is not possible to provide detailed analysis of reefer charges till this matter is studied in greater detail.
(xxvi)	<p>(a). Explain the reasons for proposing 50% increase in storage charge from the tariff applicable at the COPT. Also, indicate the reduction in the average dwell time of container, if any, expected on account of the proposed hike in storage charges.</p> <p>(b). The tariff guidelines states that the users will not pay charge for delays beyond the reasonable level attributable to port. Flowing from this principle incorporate a provision stating that storage charge shall not accrue for the period during which the IGTPL is not in a position to delivery / ship the empty containers when requested by the users.</p>	<p>(a). It is constrained by the available yard space hence, lower free days and higher storage charges is sought so that the average dwell days is significantly reduced and the port is capable of handling increased volume. Average dwell time of containers is expected to reduce by approx 30% to 35% with the proposed hike in storage charges.</p> <p>(b). As suggested the proposed provision is incorporated in the SOR.</p> <p>Further, proposed note (e) about levy of storage charges from the date of landing of container in case of containers do not move within the prescribed free days is deleted as advised by TAMP.</p>
(xxvii)	Please confirm whether the IGTPL has done a comparison of	Tariff proposal was discussed with COPT at various stages and the proposal reflects the inputs

	tariff applicable at the neighbouring ports of India and also at the international level as required to be done as per the terms of the LA. If so, report in this regard may be furnished. If not, explain the reasons for not complying this specific provision in the LA.	received from COPT.
(xxviii).	As per the L.A., the berth hire charges for vessels handled by the IGTPPL will be collected by the COPT. Incorporate a conditionality regarding refund of berth hire charges to the vessels for the period when the vessels idle at RGCT when operations cannot take place due to failure / breakdown of the shore based facilities of the IGTPPL in the proposed SOR.	Vessels arriving at RGCT with fixed berthing windows would be covered under separate terminal service agreement. Suitable provisions are enabled in the agreement to ensure that delays resulting in extended port stay of the vessel are suitably compensated by the defaulting party. This cannot be applied as a general conditionality to all vessels as delays in operations due to vessel characteristics would then also require to be compensated by the vessel operator which is not at all realistic.

6. The COPT was also requested to furnish specific information / clarification with reference to the proposal filed by the IGTPPL. Some of the main queries raised by us and reply furnished by the COPT are tabulated hereunder:

Sl.No.	Queries raised by us	Reply furnished by COPT
(i).	Validate the cost statement for container handling activity of the COPT furnished by the IGTPPL for the years 2002-03, 2003-04 and 2004-05 and furnish the revised cost statement, if necessary	The cost statement furnished by IGTPPL for the years 2002-03, 2003-04 & 2004-05 has been verified and is found to be in order.
(ii).	Indicate the exact date when the IGTPPL commenced their operation at the RGCT. Convey the realistic assessment of commencement of operations at ICTT by the IGTPPL	The operation of RGCT was handed over to IGTPPL on 1 st April 2005. As per the LA, the IGTPPL can operate at RGCT for a maximum period of eight and half years. However, the IGTPPL had put up a revised proposal for an early migration to Vallarpadam ICTT facility from RGCT by the end of 4 years and bilateral discussions were held. In this context, the Ministry vide its letter dated 19 January 2005. (copy attached alongwith its reply) has also accorded sanction for the revised proposal. In any case, the agreement does not stipulate any condition restraining the IGTPPL from an early migration.
(iii).	(a). Furnish the throughput details of the container handled by the COPT for the last two years, break-up of the container mix and specific comments on the traffic estimation made by the IGTPPL for the years 2005-06, 2006-07 and 2007-08.	(a). The requisite details have been furnished. The COPT had handled 1.7 lakh TEUs in the year 2003-04 and in the year 2004-05 despite the deteriorating condition of equipment, it has achieved a growth of 9% (i.e. 1.86 lakh TEUs) irrespective of the fact that the ICD container movement from Bangalore to Cochin was totally discontinued on account of rail bridge damage which lasted for more than 6 months.

		<p>The IGTPPL has augmented the terminal equipment facilities by importing two brand new harbour cranes and four RTGs and plans to expand the container stacking area inside RGCT and outside by taking over 158.5 mtrs. of quay length and 4.4 acres open space for smooth flow of exim boxes. In view of the above, container growth of 30,000 TEUs for the year 2005-06 is a very conservative estimate.</p> <p>The projections made by IGTPPL are without reckoning the direct shipment which is likely to be generated when the draft at the RGCT is increased to 12.5 mtrs.</p> <p>Subsequently, the COPT (vide letter dated 16 June 2005) has further clarified that the Consulting Engineering Services India Pvt. Ltd., in their Traffic Study Report for Cochin Port have forecasted a medium scenario traffic projection for Cochin at 1.95 lakhs TEUs for 2004-05, 2.85 lakhs TEUs for the year 2005-06 and 3.66 lakhs TEUs for the year 2006-07 assuming that draft at RGCT would be increased to 12.50 mtrs. by May 2005 and the terminal would attract additional traffic of 30% on account of direct shipment. The traffic estimation made by the IGTPPL is realistic since the port would be able to provide 12.5 mtrs. draft only by January 2006 and thereafter the diversion of traffic and direct shipment will take place.</p>
	(b). Comment on the reasonableness of the income estimation made by the IGTPPL.	(b). Income estimation made by the IGTPPL on the projected traffic is stated to be reasonable.
(iv).	Indicate the designed capacity of the container terminal at the time of the COPT handing over the operations to IGTPPL and the designed capacity of after taking into consideration the deployment of the refurbished equipment taken over from the COPT / new equipment commissioned / proposed to be commissioned by the IGTPPL and also taking into consideration increase in the capacity on account of improvement in the productivity.	<p>(a). The maximum designed capacity of the container Terminal at the time of handing over of operations to IGTPPL was five lakhs TEUs subject to augmenting and refurbishing the equipment appropriately.</p> <p>Additions to the equipment and proposed refurbishment of old gantry cranes and RTGs and proposal for expansion of back up area, etc., has already led to noticeable increase in productivity and considerable reduction in the turnaround time of vessel. The additional container growth likely to occur on account of the investment can be quantified by the IGTPPL.</p>
(v).	Average dwell time of containers for last two years.	Average dwell time of laden export container is reported as 2 days, import containers as 6 days and empty containers as 1 day.
(vi).	The number of employees of COPT who actually joined the IGTPPL and the estimated wage cost of such employee.	352 employees of COPT actually joined the IGTPPL and wages cost of these employees is estimated at Rs. 640.41 lakhs.
(vii).	Indicate the lease rentals receivable from the IGTPPL as per	As per the terms of the LA, the IGTPPL has to pay a lease rent of Rs.9.60 crores per annum /base

	the terms of L.A.	date 01.04.2004) subject to 5% annual escalation. Further, 158.5 mts of Q7 berth with backup area has already been made available to IGTPL as per the terms of the LA at a nominal rate of Re. 1 per sq. mtr per annum subject to 30% escalation after every 5 years.
(viii).	<p>(a). Details of per TEU consumption of power and fuel at the COPT for container handling and the unit rate of electricity fixed by the Kerala Electricity Board.</p> <p>(b). The power supply rate to be collected by the COPT from the IGTPL in the LA appears to be high in comparison to the per unit power cost estimated by the private container terminal operators elsewhere. In this context, clarify whether the COPT is authorised to distribute electricity under Electricity Act 2003 and to fix a rate for power other than the rate fixed by the Kerala State Electricity Board / Kerala State Electricity Regulatory Commission.</p>	<p>(a). Power consumption is reported at 35.29 KWH per TEU and the unit rate of power supply by the KSEB is Rs.2.88 per KWH.</p> <p>(b). COPT is a licensee and is authorised to distribute and fix rates for the power supplied in the port area.</p>
(ix).	Confirm the lease payments for RTG leased from ABG Heavy Industries Limited.	The lease rentals for ABG crane payable by the IGTPL for the years 2005-06 and 2006-07 are Rs.2.55 crores & Rs.2.62 crores respectively as per the terms of the L.A.
(x).	Clarify whether the upfront fee of Rs.40.80 crores stipulated in the LA is with reference to license of RGCT only or with reference both the licenses granted by the COPT. Also, furnish the break-up of upfront fee consisting of transfer cost of the equipment and the lump sum fee for handing over the operations to the IGTPL.	The upfront fee of Rs.40.80 crores stipulated in the LA is with reference to RGCT only. The upfront payment is a lumpsum fee for transferring the RGCT operations and is inclusive of the cost of Licensor's equipment.
(xi).	<p>(a). Furnish the asset-wise details of the gross block as on 1 April 2004, depreciation provided for the year, net block as on 31 March 2005 and the cost recovered / recoverable from IGTPL through upfront fee as well as balance economic life of the assets.</p> <p>(b). Comment on the reasonableness of the additions to gross block / refurbishment of existing equipment taken over from the COPT, and confirm whether the same are in accordance with the provisions in the L.A.</p>	<p>(a). It has furnished the requisite details of assets except the transfer cost of assets recovered through upfront fee. The written down value of the assets transferred by the COPT to the IGTPL as per its books is reported at Rs.17.60 crores.</p> <p>(b). The LA grants exclusive license for operation and management including necessary developments, modifications and augmentation of facilities of RGCT commensurate with traffic without being specific regarding the contribution of additional investments / equipment etc.</p>

	(c). Reasonable estimates of take over compensation payable by COPT to IGTPPL at the end of 4 years when RGCT is expected to be reverted to COPT.	(c). As per the LA, no takeover compensation is payable by COPT to IGTPPL, however, the LA stipulates value at which the assets will be reverted by the IGTPPL to the COPT at the option of the licensee.
(xii).	Provide details of consultation by the IGTPPL with the COPT if any, as required in the LA prior to recommending the tariff.	The IGTPPL has not held any consultation with COPT prior to the submission of its proposal.
(xiii).	Clarify whether IGTPPL can operate the CFS facilities of COPT in terms of the LA. Also, clarify whether IGTPPL is responsible to provide on-board stevedoring operations including lashing and unlashng at the RGCT as per the terms of the LA.	As per the terms of the LA the IGTPPL cannot operate the Port CFS. As per Article 7.2 item No. (e) of the LA, the COPT has granted Stevedoring License to IGTPPL as per the relevant rules and regulations prior to the date of commercial operation.

7.1. Since the interim tariff arrangement was to expire on 30 June 2005 and further action was pending from both the IGTPPL and the COPT with reference to the gaps observed in the information furnished, the IGTPPL requested for extension of the validity of the existing interim tariff arrangement without any reduction in tariff for period of three months from 1 July 2005 till 30 September 2005 and also explained that any reduction in the existing interim tariff arrangement will adversely affect its investment and viability of the project.

7.2. In view of the above position, this Authority passed an Order on 30 June 2005 extending the validity of the existing interim tariff arrangement approved vide its order passed on 31 March 2005 for period of three months from 1 July 2005 till 30 September 2005 or effective date of implementation of final Scale of rates of the IGTPPL, whichever is earlier.

8.1. A joint hearing in this case was held on 17 June 2005. At the joint hearing, the COPT, IGTPPL and the concerned users made their submissions.

8.2. At the joint hearing, Indian Chamber of Commerce and Industry (ICCI), Seafood Exporters Association of India (SFEAI) and the Container Shipping Lines Association (CSLA) have submitted their written submissions.

9.1. The IGTPPL has furnished a hard copy of the presentation made by them at the joint hearing.

9.2. It was decided at the joint hearing that the COPT would obtain additional information specifically pointed out by us with reference to the gaps observed in the information earlier furnished by the IGTPPL and verify the same in a joint sitting with them and file its report by 31 July 2005. The COPT has stated that the necessary information furnished by the IGTPPL has been verified by it and item-wise detailed statements alongwith supporting documents have been furnished. It has categorically pointed out that the premium paid for insuring mechanical equipment was found to be on the higher side. The IGTPPL in response has clarified that the equipment are insured on replacement cost as per the requirements of the LA.

9.3. Some of the points raised by us and in response the report furnished by the COPT after discussion with the IGTPPL are summarised below:

Sr. No.	Queries of TAMP	Verification Report by the COPT
1.	Detailed working of the maintenance cost of assets taken over from the COPT and the equipment newly procured. A comparative analysis of the estimates vis-a-vis actual repairs and maintenance cost incurred by the COPT for the year 2004-05 in respect of assets taken over from the port.	(i) The COPT furnished break-up of maintenance cost incurred by the COPT on its container handling equipment for the year 2004-05 vis-à-vis the maintenance cost estimated by IGTPPL for assets taken over from the COPT and on new additions proposed.

		<p>(ii). Actual maintenance cost per TEU incurred by the COPT for the year 2004-05 is reported at Rs.141.07 per TEU as compared to Rs.152.62 per TEU estimated by IGTPPL for the year 2005-06.</p> <p>The main reason for this differential in the estimation of maintenance cost per TEU is on account of Rs.60 lakhs additionally estimated by the IGTPPL for maintenance of 2 new mobile cranes newly procured. The maintenance cost estimated for the two quay cranes and other equipment taken over from the COPT seems to be comparable to the COPT actuals.</p>																																				
2.	A comparative analysis of per TEU employee cost incurred by the COPT for container handling activity vis-à-vis the estimates made by the IGTPPL.	<p>(i). A comparative analysis of employee cost reported by the COPT for the year 2004-05 for operating container handling activity vis-à-vis the estimates made by IGTPPL are tabulated below:</p> <p style="text-align: right;">Rs. in lakhs</p> <table><tr><th>COPT</th><th colspan="2">IGTPPL estimates 2005-06</th><th>Total</th></tr><tr><th>Actuals 2004-05</th><th>COPT staff cost taken over by IGTPPL</th><th>Employee cost for new recruitment</th><th></th></tr><tr><td>753.91</td><td>795.26</td><td>269.01</td><td>1064.24</td></tr><tr><td colspan="4">Employee cost in Rs. per TEU</td></tr><tr><td>Rs.407</td><td></td><td>Rs.499.77</td><td></td></tr></table> <p>(ii). The COPT clarifies that the common pool of management staff which was available for RGCT when it was operated by COPT is not available for IGTPPL. Hence, 10 managers, 29 executives and 63 operators (i.e. Total 102) are newly recruited.</p>	COPT	IGTPPL estimates 2005-06		Total	Actuals 2004-05	COPT staff cost taken over by IGTPPL	Employee cost for new recruitment		753.91	795.26	269.01	1064.24	Employee cost in Rs. per TEU				Rs.407		Rs.499.77																	
COPT	IGTPPL estimates 2005-06		Total																																			
Actuals 2004-05	COPT staff cost taken over by IGTPPL	Employee cost for new recruitment																																				
753.91	795.26	269.01	1064.24																																			
Employee cost in Rs. per TEU																																						
Rs.407		Rs.499.77																																				
3.	(i). Detailed working of utilities and fuel cost indicating the power cost per TEU, fuel cost per litre and power and fuel consumption per TEU.	<p>(i). The comparative analysis for the utility and fuel cost is as follows:-</p> <p style="text-align: right;">Rs in lakhs</p> <table><tr><th colspan="3">COPT Actuals 2004-05</th><th colspan="3">IGTPPL Estimates 2005-06</th></tr><tr><th colspan="3">Rs. in lakhs</th><th colspan="3">Rs. in lakhs</th></tr><tr><th>Elec.</th><th>Fuel</th><th>Total</th><th>Elec.</th><th>Fuel</th><th>Total</th></tr><tr><td>275</td><td>206</td><td>481</td><td>347</td><td>290</td><td>697</td></tr><tr><td colspan="6">Cost per TEU in Rs.</td></tr><tr><td>148.44</td><td>111.1</td><td>259</td><td>162.7</td><td>136.34</td><td>299</td></tr></table> <p>Average consumption of power is estimated at 21.85 per TEU and the rate per unit is estimated at Rs.7.45. As regards fuel, the average consumption is considered at 3.83 ltrs. per TEU and the average rate per unit is Rs.35.63 in the IGTPPL estimations including cost of lubricants etc.,</p>	COPT Actuals 2004-05			IGTPPL Estimates 2005-06			Rs. in lakhs			Rs. in lakhs			Elec.	Fuel	Total	Elec.	Fuel	Total	275	206	481	347	290	697	Cost per TEU in Rs.						148.44	111.1	259	162.7	136.34	299
COPT Actuals 2004-05			IGTPPL Estimates 2005-06																																			
Rs. in lakhs			Rs. in lakhs																																			
Elec.	Fuel	Total	Elec.	Fuel	Total																																	
275	206	481	347	290	697																																	
Cost per TEU in Rs.																																						
148.44	111.1	259	162.7	136.34	299																																	
	(ii). Documentary evidence to support the estimate of insurance cost.	<p>(ii) LA requires the project and facilities to be insured on replacement value of assets. In the initial computation, insurance premium was estimated at Rs.158.17 lakhs for asset value cover of Rs.11,195.78 lakhs. The total premium for the year 2005-06 is estimated at Rs.173.74 lakhs on replacement value of assets at Rs.13488.86 lakhs in the revised cost statement. A copy of the insurance policy has also been furnished as documentary support to validate the estimation of insurance cost.</p>																																				

4.	Documentary support to validate the estimates of refurbishment cost and capital expenditure incurred towards civil, IT and mechanical equipment proposed to be added to the gross block.	<p>The documentary support in form of work orders issued / contracts / Invoices, etc, have been furnished with reference to estimation of refurbishment cost and capital expenditure proposed on Civil, IT and Mechanical equipment. It has furnished detailed breakup of each of these investments. A summary of the additions proposed and estimation of refurbishment cost is tabulated below:</p> <p style="text-align: center;">Rs.in lakhs</p> <table><tr><td>i.</td><td>Major refurbishment of existing machinery</td><td>Rs.825.99</td></tr><tr><td>ii.</td><td>Civil Structure</td><td>Rs.502.67</td></tr><tr><td>iii.</td><td>Mechanical equipment and Flotilla</td><td>Rs.5439.29</td></tr><tr><td>iv.</td><td>IT Technology-Hardware</td><td>Rs.326.23</td></tr><tr><td>v.</td><td>IT Technology-Software</td><td>Rs.620.10</td></tr><tr><td colspan="2">TOTAL</td><td>Rs.7714.28</td></tr></table> <p>This excludes the upfront fee payable to the COPT for taking over its equipment.</p> <p>(ii). Out of the above proposed investments, the following are planned to be incurred during the year for which no purchase / work orders or contracts are executed so far.</p> <table><tr><th>Particulars</th><th>Rs. In lakhs</th></tr><tr><td>Miscellaneous-under the civil works</td><td>45.69</td></tr><tr><td>Miscellaneous – Tools & Accessories</td><td>316.00</td></tr><tr><td>Others – Hardware</td><td>50.00</td></tr><tr><td>Others- Software</td><td>218.00</td></tr><tr><td>Total</td><td>629.90</td></tr></table>	i.	Major refurbishment of existing machinery	Rs.825.99	ii.	Civil Structure	Rs.502.67	iii.	Mechanical equipment and Flotilla	Rs.5439.29	iv.	IT Technology-Hardware	Rs.326.23	v.	IT Technology-Software	Rs.620.10	TOTAL		Rs.7714.28	Particulars	Rs. In lakhs	Miscellaneous-under the civil works	45.69	Miscellaneous – Tools & Accessories	316.00	Others – Hardware	50.00	Others- Software	218.00	Total	629.90
i.	Major refurbishment of existing machinery	Rs.825.99																														
ii.	Civil Structure	Rs.502.67																														
iii.	Mechanical equipment and Flotilla	Rs.5439.29																														
iv.	IT Technology-Hardware	Rs.326.23																														
v.	IT Technology-Software	Rs.620.10																														
TOTAL		Rs.7714.28																														
Particulars	Rs. In lakhs																															
Miscellaneous-under the civil works	45.69																															
Miscellaneous – Tools & Accessories	316.00																															
Others – Hardware	50.00																															
Others- Software	218.00																															
Total	629.90																															
5.	Reduction in unit operating cost, due to improvement in efficiency / productivity:	<p>(i).No reduction in the per unit operating cost is estimated in the individual cost elements. Summary of the total operating cost of the COPT vis-à-vis the IGTPPL is furnished hereunder:</p> <table><tr><th></th><th>COPT Actuals for 2004-05</th><th>IGTPPL Estimates for 2005-06</th></tr><tr><td>Total Operating Cost.</td><td>Rs.3233.82 lakhs</td><td>Rs.4139.48 lakhs</td></tr><tr><td>No of TEUs</td><td>185175</td><td>212951</td></tr><tr><td>Cost per TEU (in Rs).</td><td>1746.36</td><td>1943.86</td></tr></table> <p>(ii). The License fees payable to COPT (Rs.1008 lakhs) and Royalty payable to COPT (Rs.2092 lakhs) are not considered in the above estimation of operating cost.</p>		COPT Actuals for 2004-05	IGTPPL Estimates for 2005-06	Total Operating Cost.	Rs.3233.82 lakhs	Rs.4139.48 lakhs	No of TEUs	185175	212951	Cost per TEU (in Rs).	1746.36	1943.86																		
	COPT Actuals for 2004-05	IGTPPL Estimates for 2005-06																														
Total Operating Cost.	Rs.3233.82 lakhs	Rs.4139.48 lakhs																														
No of TEUs	185175	212951																														
Cost per TEU (in Rs).	1746.36	1943.86																														

6.	Detailed assessment of the capacity of the terminal indicating the capacity when the COPT handed over the operations to the IGTPL, expected increase in the capacity on account of refurbishment of existing equipment, additional equipment procured by the IGTPL and also the increase in the capacity expected on account of productivity improvement which is one of the main objective of privatisation. The addition to the yard capacity on account of 158.5 sq. meters of berth made available by the COPT on lease as additional back-up area must also be included in the capacity assessment.	<table><tr><th>Particular</th><th>Terminal capacity when COPT operated the terminal 2004-05</th><th colspan="2">IGTPL Estimates for 2005/06</th></tr><tr><td>(i).Quay capacity</td><td>415000</td><td>575000</td><td>575000</td></tr><tr><td>(ii).Yard capacity</td><td>205000 (average dwell time of 4 days)</td><td>255000 (considering additional yard capacity of 269 mtrs. and average dwell time of 7 days)</td><td>401000 (considering average dwell time of 4.45 days)</td></tr><tr><td>(iii).Crane capacity (TEUs p.a.)</td><td>195000</td><td>420000 (Considering 2 QC taken over from COPT and 2 mobile harbour cranes newly procured)</td><td>420000</td></tr><tr><td>Designed capacity (minimum of (i) to (iii) above.</td><td>195000</td><td>255000</td><td>401000</td></tr></table>	Particular	Terminal capacity when COPT operated the terminal 2004-05	IGTPL Estimates for 2005/06		(i).Quay capacity	415000	575000	575000	(ii).Yard capacity	205000 (average dwell time of 4 days)	255000 (considering additional yard capacity of 269 mtrs. and average dwell time of 7 days)	401000 (considering average dwell time of 4.45 days)	(iii).Crane capacity (TEUs p.a.)	195000	420000 (Considering 2 QC taken over from COPT and 2 mobile harbour cranes newly procured)	420000	Designed capacity (minimum of (i) to (iii) above.	195000	255000	401000																																					
Particular	Terminal capacity when COPT operated the terminal 2004-05	IGTPL Estimates for 2005/06																																																									
(i).Quay capacity	415000	575000	575000																																																								
(ii).Yard capacity	205000 (average dwell time of 4 days)	255000 (considering additional yard capacity of 269 mtrs. and average dwell time of 7 days)	401000 (considering average dwell time of 4.45 days)																																																								
(iii).Crane capacity (TEUs p.a.)	195000	420000 (Considering 2 QC taken over from COPT and 2 mobile harbour cranes newly procured)	420000																																																								
Designed capacity (minimum of (i) to (iii) above.	195000	255000	401000																																																								
7.	Interest cost on deferred payment to the COPT for taking over the existing equipment of the port, arising on account of the financial arrangement envisaged between the COPT and the IGTPL. Furnish detailed computation of interest cost on such deferred payments.	<p>Details of upfront fee (opening balance) payable by the IGTPL, the amount paid in the relevant year, closing balance and the interest thereon @ 8% has been furnished for eight years period from 2005-06 to 2012-13 as given below:</p> <table><tr><th colspan="5">Rs. in lakhs</th></tr><tr><th>Years</th><th>Opening bal.</th><th>Payment by IGTPL</th><th>Closing bal.</th><th>Interest</th></tr><tr><td>2005-06</td><td>4080</td><td>204</td><td>3876</td><td></td></tr><tr><td>2006-07</td><td>3876</td><td>204</td><td>3672</td><td>310.08</td></tr><tr><td>2007-08</td><td>3672</td><td>408</td><td>3264</td><td>293.76</td></tr><tr><td>2008-09</td><td>3264</td><td>408</td><td>2856</td><td>261.12</td></tr><tr><td>2009-10</td><td>2856</td><td>612</td><td>2244</td><td>228.48</td></tr><tr><td>2010-11</td><td>2244</td><td>612</td><td>1632</td><td>179.52</td></tr><tr><td>2011-12</td><td>1632</td><td>816</td><td>816</td><td>130.56</td></tr><tr><td>2012-13</td><td>816</td><td>816</td><td>-</td><td>65.28</td></tr><tr><td>Total</td><td></td><td>4080</td><td></td><td>1468.8</td></tr></table>			Rs. in lakhs					Years	Opening bal.	Payment by IGTPL	Closing bal.	Interest	2005-06	4080	204	3876		2006-07	3876	204	3672	310.08	2007-08	3672	408	3264	293.76	2008-09	3264	408	2856	261.12	2009-10	2856	612	2244	228.48	2010-11	2244	612	1632	179.52	2011-12	1632	816	816	130.56	2012-13	816	816	-	65.28	Total		4080		1468.8
Rs. in lakhs																																																											
Years	Opening bal.	Payment by IGTPL	Closing bal.	Interest																																																							
2005-06	4080	204	3876																																																								
2006-07	3876	204	3672	310.08																																																							
2007-08	3672	408	3264	293.76																																																							
2008-09	3264	408	2856	261.12																																																							
2009-10	2856	612	2244	228.48																																																							
2010-11	2244	612	1632	179.52																																																							
2011-12	1632	816	816	130.56																																																							
2012-13	816	816	-	65.28																																																							
Total		4080		1468.8																																																							
8.	The detailed calculation and the direct / intangible benefit claimed to be accruing to the trade users due to improvement in the productivity on account of the IGTPL taking over the operations.	<p>The benefits accruing to the trade and users due to improvement in productivity on account of IGTPL taking over the operations are summarised below:</p> <p>(i). 20% reduction in berthing time (ii). 100% stoppage of ghost / speed money</p>																																																									

		(iii). Centralised / Single point Custom's examination (iv). Speedy Container delivery, speedy discharge shipment. (v). Theft / Pilferage – Free operations (vi). Scientific Yard and ship planning (vii). Considerable reduction in cut-off time for export containers. (viii). Improved Rail / Road connectivity (ix). Pre-staging Yard for Customs examination for export.
9.	Stevedoring Licence has been granted by the COPT to the IGTPPL as per the terms of the L.A. as stated by the COPT and admitted by the IGTPPL also. Stevedoring activity is one of the services identified u/s 42 and, therefore, the rate is to be approved by this Authority. This position may not undergo any change, even if the L.A. in reference does not specifically require the IGTPPL to exclusively provide this service. If IGTPPL provides this service, it can only levy charges at the scale approved by this Authority. In view of this position, a suitable tariff arrangement for on-board stevedoring, lashing and un-lashing etc. need to be examined.	The matter is being examined in detail and decision on the same will be informed to TAMP in due course.

10.1. The IGTPPL has furnished revised cost statements based on the outcome of the discussions with the COPT and a copy of the Agreement signed with the DPA of Technical service fee. Some of the major modifications done by the IGTPPL vis-à-vis the earlier estimations are highlighted below:

- (i). The total staff cost is estimated at Rs.1118.90 lakhs for the year 2005-06 (the COPT verification report estimates, the total staff cost for the corresponding year is at Rs.1064.27 lakhs) as against Rs.786.10 lakhs estimated in its initial tariff proposal.
- (ii). Maintenance cost of equipment is estimated at Rs.325 lakhs for the year 2005-06 (in line with the estimations indicated in the COPT's verification report) as against Rs.274 lakhs estimated in its initial tariff proposal.
- (iii). Utilities and fuel cost is estimated at Rs.637 lakhs as against Rs.496 lakhs estimated in its initial proposal.
- (iv). Insurance cost is increased by Rs.15.50 lakhs for the year 2005-06 over the earlier estimation being the differential for covering the assets under replacement value as per the terms of LA.
- (v). Total preliminary expenses of Rs.880 lakhs was estimated in its initial proposal for both RGCT and ICTT. In the revised cost statement preliminary expenses of Rs.330.50 lakhs has been considered for RGCT and amortised over a period of 4 years.
- (vi). The additions to the gross block (excluding Rs.40.80 crores for the assets taken over from the COPT) estimated at Rs.7685.30 lakhs in its initial proposal has been revised to Rs.7714.60 lakhs. The depreciation has also been considered on the revised estimation.

10.2. It has also furnished the details of equipment deployed by it vis-à-vis the equipment deployment by the COPT. A cost analysis of expenses common to IGTPPL and COPT, cost attributable to the scale of investment and cost attributable to the terms of LA has also been furnished as tabulated below:

Particulars	COPT			IGTPL (Estimation)			% increase in per TEU cost.
	2002-03	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	
(i). Common cost to COPT and IGTPPL							
Labour cost, maintenance cost, utility/ fuel cost, general overheads, etc.	1543	1590	1499	1695	1642	1734	
Avg. cost per box (in Rs.) (a)	Rs.1544			Rs.1690			9.4%
(ii). Cost attributable to scale of investment							
Insurance	5	5	5	174	182	192	
Depreciation	313	296	266	1246	1475	1542	
Preliminary expenses	-	-	-	83	83	83	
Financing charges	261	211	231	443	644	666	
Total	579	512	502	1946	2384	2482	
Avg. cost per box (in Rs.) (b)	Rs.405			Rs.1250			208%
(iii). Cost attributable to LA and TSF payable (excludes Royalty since it is not considered in the cost statement)							
Land Lease	-	-	-	1008	1058	1111	
TSF	-	-	-	267	275	279	
Total	-	-	-	1275	1333	1391	
Avg. cost per box (in Rs.) (c)				Rs.740			Addl. Cost
Total avg. costs per box (in Rs.) [a+b+c]	Rs.1950			Rs.3680			89%

10.3. The IGTPPL was requested to clarify the basis for arriving at the revised estimates of preliminary expense, to justify the additions to the gross block in the year 2007-08, etc. The IGTPPL has furnished the following additional information:

- (i). The proposed investment in the 2007-06 include 8 new tractors, 10 new trailers and one empty handler. This investment has been deferred to the third year in view of refurbishment of existing tractors and trailers. The proposed investment in the IT include the license fee payable for Navis, and other advanced IT software / hardware items all of which can be transferred to the Vallarpadam.
- (ii). The average dwell time considered for estimating the operating income is 4.45 days. The current dwell time is 7 days.
- (iii). The revised preliminary expense of Rs.330 lakhs is based on the expenditure incurred till date Rs.413 lakhs less the amount written off. The major component of this revised estimate consists of Rs.114 lakhs for project consultancy charges and Rs.195 lakhs towards financing cost.

11.1. Subsequently, the IGTPPL has furnished a recast proposal with graded increase in tariff in reference to the views expressed by the trade and COPT. It has stated that despite the fact that the revised guidelines allows a return of 15% on the investments made by the private terminal operators, it has overlooked this critical factor for the benefit of the trade as a demonstration of its long term commitment to this project. Accordingly, it has proposed graded increase in tariff (for all items except storage charge) as against a general hike of 36.5% proposed in its initial proposal on the following basis:

Sl.No.	Period	Proposed increase
1.	From 1 April 2005 to 30 Sept. 2005.	NIL
2.	From 1 October 2005 to 31 March 2006.	13%
3.	From 1 April 2006 to 30 Sept. 2006	11%
4.	From 1 October 2006 onwards	9%

The increase proposed in the storage period is as per its initial proposal to be effective from 1 October 2005.

11.2. The IGTPPL has furnished revised cost statement in view of the recast proposal. The IGTPPL has also forwarded a letter from the COPT giving concurrence to its revised tariff proposal. The revised cost statement at the prevailing tariff level shows the following deficit position after considering 15% return.

Particular	Rs. in lakhs			
	2005-06	2006-07	2007-08	Total deficit for three years.
Deficit	(-) 2325.60	(-) 2450.50	(-) 2568.80	(-) 7344.90
Deficit as a % of operating income	(-) 46%	(-) 42.5%	(-) 41.3 %	(-) 43.3%

11.3. The IGTPPL has estimated the following additional annual revenue at the proposed tariff level:

Rs. in lakhs			
2005-06	2006-07	2007-08	Total
510.40	1891.20	2057.20	4458.80

11.4. The IGTPPL has clarified that the cost incurred to improve the efficiencies of existing facilities are substantial necessitating immediate implementation of original proposed tariff, however, a graded increase in tariff in three stages is proposed so that the port users experience tangible benefits before additional costs are passed on to them. It has forwarded a revised proposed SOR and has requested to enforce it from 1 October 2005.

12. As regards our advice to the IGTPPL and the COPT to propose a suitable tariff arrangement for on-board stevedoring, lashing / unlashings, etc., the IGTPPL has clarified that the COPT was not carrying out the on-board stevedoring operation i.e. lashing / unlashings and supervision when it operated the RGCT. The intention envisaged while granting the license to the IGTPPL was to carry out those operations which were being carried out by the port and to share the revenue arising out of such operations. As per the terms of LA, the rates and discounts declared by the Licensee as authorised, if necessary, by the TAMP or any other competent authority from time to time shall be taken into account for computation of gross revenue. This means, the IGTPPL will have to share the revenue even on the stevedoring income with the COPT if the stevedoring tariff is approved by TAMP and included in its SOR. This issue needs to be resolved before on-board stevedoring charges are notified, by the TAMP. It has, therefore, requested to grant three months time for submitting a proposal for this particular tariff item.

13. In the meanwhile, we have received a reference from the Ministry of Agro and Rural Industry and Ministry of Commerce and Industry forwarding the representation of Coir Board and the Travancore Coir Mats & Matting Association. It has stated that since coir is an agro based rural traditional and labour intensive industry already facing severe competition from other country and products, the proposed hike from the present level of tariff will seriously affect this sector.

14. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details are also available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

15. With reference to the totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The BOT arrangement in this case is in two parts. The first part relates to operating and developing the existing RGCT for the specified period and the other part concerns development and operation of International Container Transhipment Terminal (ICTT) at Vallarpadam. The proposal in hand is for fixing rates for operations of the IGTPPL at the RGCT. That being so, the expenditure connected with the second part of the agreement is not relevant for this exercise. The IGTPPL has confirmed that it has not included any cost relevant to the second licence in its cost estimates. This cost estimate is also verified by the COPT. This analysis is carried out relying on the position confirmed by the IGTPPL and scrutinised by the COPT. Necessary modification has been made at places where deviation from this accepted position is explicitly mentioned in the proposal.

- (ii). The BOT agreement allows a maximum period of 8 years and 6 months of operations at the RGCT by the Licensee whereafter the scene would shift to ICTT. It also provides for concurrent operations by the IGTPPL at both RGCT and ICTT subject to certain conditions. The IGTPPL has firmly maintained that it will operate RGCT for 4 years only and thereafter shift to ICTT. The COPT has independently confirmed that the Licence Agreement does not put any restriction on early migration. The Port Trust has also cited a sanction given by the Government in this regard, though the documents made available to us do not explicitly show any such specific approval of the Government. The position maintained by the IGTPPL and supported by the COPT is relied upon and the analysis of this case proceeds further based on this premises.
- It is noteworthy that accepting the early migration to ICTT will have significant effect on tariff fixation for RGCT as some fixed and capital costs are spread over the shortened life span of the RGCT licence. If accepting the position reported by IGTPPL of early migration in 4 years to ICTT is subsequently found to have given any undue advantage to the operator, in the event of such migration not taking place by the end of the 4th year, all such gains will be fully set off in the next tariff review for RGCT operation and ICTT operation, if necessary.
- It is found that commencement of operations at ICTT is dependent on various events listed in the LA such as development of road / rail connectivity, declaration of SEZ, etc. It may not be necessary to wait till the end of the tariff validity period to report delay, if any, in migrating to ICTT.
- The IGTPPL and COPT are required to review periodically the status of progress of work which are to be completed for operations to commence at ICTT and report delay, if any, anticipated in the migration. Simultaneously, IGTPPL should file a tariff proposal for ahead of schedule review of the tariff being approved now. If IGTPPL and COPT fail to report in time any deviation from the basic assumption accepted now of migrating to ICTT in 4 years, this Authority will exercise its *suo motu* powers to review tariff based on relevant information that may be available to it from any other sources.
- (iii). The traffic forecast furnished by the IGTPPL is 212951 TEUs for the year 2005-06, 244894 TEUs for the year 2006-07 and 265761 TEUs for the year 2007-08. The actual throughput handled by the COPT at RGCT for the year 2004-05 is reported at 185175 TEUs. The IGTPPL has assumed a growth rate of 15% for the year 2005-06 and 2006-07 over the volumes of the respective previous years and for the year 2007-08 a growth rate of 8.5% has been considered over the projections of previous year. Initially, the COPT had pointed out that the projections made by the IGTPPL were very conservative recognising the augmentation of terminal handling facilities undertaken by the IGTPPL. It had also stated that the projections made by the IGTPPL did not include the additional traffic of 30% on account of direct shipment which was likely to be generated when the draft at the RGCT was increased to 12.5 mtrs. Subsequently, the COPT has clarified that the traffic projections made by the IGTPPL are realistic since the increased draft of 12.5 mtrs. will be available only by January 2006 and only thereafter direct shipment and diversion of traffic can take place. The COPT's clarification furnished later contradicts its comments furnished earlier. Even if it is assumed that the increased traffic will be available by January 2006, the traffic projections made by the IGTPPL do not reckon the additional traffic on account of direct shipment for the years 2006-07 and 2007-08.
- The traffic estimates furnished by the IGTPPL are relied upon for the purpose of this analysis. If, however, this Authority at any time during the prescribed tariff validity period, finds that the actual traffic handled by the IGTPPL varies substantially from the estimations considered herein, it will call for ahead of schedule review of its tariff to set off the advantage accrued on account of wrong estimation.
- (iv). The estimate of income has been made at the existing tariff level i.e. the COPT tariff adopted as an interim measure and for the throughput projected. While estimating operating income, the rupee tariff levels prescribed in the COPT SOR have been relied upon by IGTPPL. However, income from storage charges is derived based on the prevailing dollar denominated tariff and applying an exchange rate of Rs.43.39 for conversion. This calculation is updated with the current exchange rate of Rs.43.58. The transshipment traffic is projected as nil and hence no income is estimated for this category of container. However, in order to facilitate any one-off requirement, rate for this item has been proposed in its SOR.

The storage income has been estimated at Rs.500 lakhs for the year 2005-06 considering average dwell time of containers as 4.45 days as against the COPT actuals for the year 2004-05 reported at Rs.720 lakhs based on average dwell time of container at 7 days. The average income from storage charge for the year 2003-04 of the COPT is, however, reported at Rs.479 lakhs.

When asked to comment, the COPT has certified that the income estimation made by the IGTPPL is reasonable.

For the purpose of this analysis, the operating income as estimated by the IGTPPL is considered subject to adjustment of storage income with reference to updated exchange rate.

- (v). The LA provides for transfer of 352 employees of the COPT engaged at RGCT to the IGTPPL for the period of its operation at RGCT. Subsequently, these employees will repatriate to COPT, when the terminal reverts to it. The LA also requires the IGTPPL to devise a special compensation package in tune with the productivity and throughput requirement to this employees in addition to protection of remuneration that would have been paid by COPT. The total employee cost for the year 2004-05 is reported at Rs.753.91 lakhs including the contribution to gratuity and pension funds and other allowances. As against this, the IGTPPL has estimated the employee cost at Rs.1119 lakhs for the year 2005-06 consisting of Rs.795.26 lakhs being the cost on account of employees taken over from the COPT, Rs.269.01 lakhs for the additional 102 employees recruited newly by IGTPPL, Rs.17.60 lakhs for contract employees, and additional staff welfare expense of Rs.37 lakhs. The COPT has certified after verification of details that the employee cost of IGTPPL will be Rs.1064.27 lakhs for the year 2005-06. This does not mention about the contract employees and staff welfare cost. The COPT has, however, justified additional recruitment on the ground that common pool of management staff available to them for operation at RGCT will not be available for IGTPPL.

It is relevant to mention that the total number of employees at the CCTL (Chennai Container Terminal Limited) for the years 2002 and 2003 was around 530 for handling nearly 5 lakh TEUs as against 453 employees plus 23 contract labour considered by the IGTPPL for handling almost half of the CCTL's throughput. Significantly, the throughput level of 5 lakh TEUs is not at all envisaged to be reached at RGCT in 4-year horizon of relevance. The employee cost per TEU of the IGTPPL works out to Rs.525 per TEU as against Rs.125 to Rs.200 per TEU employee cost at other container terminals like Chennai Container Terminal Limited (CCTL), Nhava Sheva International Container Terminal Ltd. (NSICT), Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) and PSA SICAL. The per TEU employee cost of the VCTPL which handles less than 100,000 TEU is also around Rs.350 per TEU. Based on the position obtaining from the other private operators, the estimation of employee cost made by the IGTPPL is found to be on the higher side. It is, however, important to recognise that the IGTPPL is governed by the terms of the LA; and, the LA requires seconding 352 employees of COPT to IGTPPL. That being so, the employee cost for 2005-06 as verified by the COPT is considered. In addition staff welfare cost, estimated by the IGTPPL towards canteen expenses, training, etc, is also allowed since such costs are not included elsewhere. The cost of additional contract labour is, however, not considered since the IGTPPL has not furnished any plausible explanation for such deployment.

The employee cost for the year 2006-07 and 2007-08 in respect of direct labour is arrived at by allowing an escalation of 6% and 10% respectively over the estimates of the previous years. The IGTPPL has not furnished any explanation for considering 10% escalation in the employee cost for the year 2007-08. The revised guidelines for tariff fixation recently notified by this Authority in March 2005 specifically require the expenditure to be furnished in line with the traffic adjusted for price fluctuation with respect to current movement of wholesale price index for all commodities announced by the Government of India which is reported at 6.44% for the financial year 2004-05. Even though inflation may be relevant only to the variable component of wages, escalation is allowed on the entire wage cost to take care of the general annual increase in pay levels. The escalation in employee cost of direct labour considered for the year 2006-07 and for management labour for both the years 2006-07 and 2007-08 is within the admissible limit and hence accepted. This escalation is, however, to be applied on the modified estimates of the previous year. The

employee cost for the year 2007-08 in respect of direct labour is modified by applying 6.44% annual escalation over the estimate of the previous year.

- (vi). (a). The fuel cost considered by the IGTPPL for the year 2005-06 is Rs.162.77 per TEU as against the actuals of Rs.148.44 per TEU reported by the COPT for the year 2004-05. The power cost is estimated at Rs.136.34 per TEU as against the actual power cost of Rs.111.10 per TEU reported by the COPT for the year 2004-05. The estimates of IGTPPL are based on actuals for its operation during the period from April-June 2005. The COPT has also verified and certified the actuals of IGTPPL.

For the purpose of estimation of fuel cost, the average consumption of fuel is considered around 4 ltrs. per TEU based on the operation for nearly three months at the RGCT. This is found to be comparable with the average consumption of around 3 to 4 litres per TEU reported by other private terminal operators like the CCTL and VCTPL.

The unit rate of fuel for the three months of operation during April to June 2005 is reported at Rs.31.63 per litre by the IGTPPL. The unit rate has been escalated by 6% for the balance eight month's period pertaining to the financial year 2005-06. Considering the market rate, the unit rate assumed for estimation is found to be reasonable. Unit rate of Rs.31.63 reported by the IGTPPL and certified by the COPT is accepted for the year 2005-06. There is, however, no justification for allowing another 6% escalation for the same year once again. The fuel cost estimate for the year 2005-06 is, therefore, partially modified to the extent of excluding the additional inflation factor considered by the IGTPPL for the current financial year.

- (b). As regards power cost, the LA prescribes the unit rate to be levied by the COPT for supply of power to its Licencee. The COPT was specifically requested to clarify whether it is authorised to distribute electricity under Electricity Act 2003 and to fix a rate for power other than the rate fixed by the Kerala State Electricity Board / Kerala State Electricity Regulatory Commission. The COPT in this regard has clarified that it is a licensee and is authorised to distribute and fix rates for the power supplied to the consumers in the port area. The LA prescribes the unit rate in the range of Rs.6 to Rs.8.25 varying with the consumption of power. The average unit rate of power for the three months of operation is reported at Rs.6.97 per unit which is found to be within the range of the unit rate prescribed in the LA. In view of this position, and also recognising that the IGTPPL estimation has been verified by the COPT, the unit rate of power as estimated by the IGTPPL for the year 2005-06 is allowed except for the 6% escalation considered by the IGTPPL for the period July 2005 to March 2006 over the actuals reported for the three months of operation.

Annual escalation in utilities / fuel cost for the years 2006-07 and 2007-08 is allowed at 6.44% over the estimates of the relevant previous years with suitable adjustment for anticipated increase in volumes, as per the provisions of the revised tariff guidelines.

- (vii). The COPT has reported the actual repairs and maintenance cost on equipment for the year 2004-05 at Rs.261.23 lakhs. This works out to around 5% of the gross block of its container handling equipment. As against this, the IGTPPL has estimated the repairs and maintenance cost at Rs.325 lakhs for the year 2005-06 comprising of Rs.225 lakhs in respect of the assets taken over from the COPT and Rs.100 lakhs on new additions. The reduction in the repairs and maintenance cost is respect of assets taken over from the COPT is mainly on account of not considering the maintenance cost of two RTG's which are reported not to be in the working condition and need to be scrapped. It is not unreasonable to expect that the major refurbishment undertaken by the IGTPPL should reduce the repairs and maintenance cost to some extent. The

estimation furnished by the IGTPPL, however, do not show any reduction in the maintenance cost on account of the refurbishment done.

The repairs and maintenance cost allowed for other private operators like the NSICT is at 1.15% of the opening block of assets; at CCTL, it was 2% on equipment cost and 1.5 % on the civil works. The repairs and maintenance cost of equipment allowed in respect of VCTPL, is at 2% of cost of the equipment even in case of the second hand quay crane deployed the operator and at 1% on the civil works. In line with the position obtaining at other private terminals, the repairs cost for equipment is considered at 2% of the gross block of equipment and 1% on the civil works.

The repairs and maintenance cost for the year 2006-07 and 2007-08 is estimated to increase by 40% and 30% over the estimates of the respective previous years. It is relevant to point out that no additions to the gross block are proposed during the year 2006 - 07.

The IGTPPL has not furnished any explanation for such a significant rise in the maintenance cost. In the absence of any reasonable justification from the IGTPPL in this regard, it is found sufficient to allow annual escalation of 6.44% in this cost to arrive at the estimated cost for the years 2006-07 and 2007-08.

- (viii). The LA requires the licensor to transfer the lease agreement entered with M/s. ABG Heavy Industries Ltd. in respect of one RTG to the IGTPPL on the prevailing terms and conditions. The COPT has confirmed the transfer of the said lease agreement to the IGTPPL and has estimated the lease rental for the ABG crane payable by the IGTPPL for the years 2005-06 and 2006-07 is Rs.2.55 crores and Rs.2.62 crores as per the terms of the LA. As against this, the lease rental of ABG crane estimated by the IGTPPL is Rs.2.57 crores, Rs.2.65 crores and Rs.2.72 crores for the years 2005-06, 2006-07 and 2007-08 respectively. The estimation made by the IGTPPL marginally varies from the figures indicated by the COPT. The lease rental as indicated by the COPT is considered for the first two years of operation. For the year 2007-08, the estimation made by the IGTPPL is considered.

- (ix). The insurance cost for the year 2005-08 is estimated at Rs.173.7 lakhs as against insurance cost of Rs.4.5 lakhs for the year 2004-05 incurred by the COPT. The significant variation in this item is mainly due to providing insurance cover to all the assets at replacement value.

The COPT and some of users like Container Shipping Lines Association (CSLA) have raised objection on estimation of insurance cost. The CSLA has pointed out that since insurance is to cover the risk of the IGTPPL, the relevant cost should not be passed on to the users. In this context, it has to be recognised that the LA specifically requires the IGTPPL to take insurance cover at replacement value. Further, the COPT along with its verification report has forwarded a copy of the insurance policy taken by the IGTPPL which shows payment of insurance premium of Rs.174.30 lakhs for the financial year 2005-06.

It is relevant here to mention that the insurance cost has been estimated at historical value in case of other private operators. Since a specific clause requiring insurance on replacement cost of the assets is prescribed in the LA of IGTPPL and also relying on the documentary support furnished, the insurance cost estimated by the IGTPPL for the year 2005-06 is accepted. Incidentally, even the VCTPL in their recent proposal relating to tariff revision had considered replacement cost of assets for a particular asset while estimating the insurance cost in view of the provisions of the LA which was allowed by this Authority.

The IGTPPL has estimated the insurance cost for the years 2006-07 and 2007-08 to escalate by 5% annually over the corresponding previous year figures. Even if the insurance cost is based on replacement value, the possible appreciation in value may be off set by depreciation in the asset due to wear and tear. The escalation in the

insurance cost for the years 2006-07 and 2007-08 considered by the IGTPPL is not found to be justified and hence not allowed.

- (x). Depreciation is a major cost component in this case. The depreciation on equipment for the year 2004-05 is stated to be Rs.266.4 lakhs when COPT carried out the operations at RGCT. As against this, the IGTPPL has estimated depreciation at Rs.1246 lakhs for the year 2005-06 comprising of Rs.642 lakhs for the assets taken over from the COPT, Rs.155 lakhs on refurbishment cost and Rs.449 lakhs on additional equipment deployed, IT and civil works / renovation.

Before dealing with estimated the depreciation cost, it is relevant to highlight another important feature of assets transferred by COPT to IGTPPL. The LA prescribes payment of upfront fees of Rs.40.80 crores inclusive of cost of equipment taken over from the COPT which is to be remitted in a phased manner over a period of 8 years. The LA also gives an option to the licensee to hand over the licensor's equipment to the COPT when the IGTPPL shift its operations to ICTT. As per the provisions of LA, the value payable by the COPT for such assets is Rs.15.11 crore at the end of the fourth year of operation.

Both the IGTPPL and COPT, despite several requests have not been able to furnish the break up of the upfront fee to show separately the transfer cost of the equipment and the lump sum fee for handing over the operation to the IGTPPL.

The IGTPPL has stated that upfront fee of Rs.40.80 crores is relevant for RGCT operations only and this amount is towards the cost of equipment taken over from the COPT. The residual value of Rs.15.11 crores payable by the COPT as per the terms of LA at the end of the fourth year when the equipment will revert back to the COPT are excluded from Rs.40.80 crores and the depreciation is computed on the balance Rs.25.69 crores.

In the absence of any relevant information from both the IGTPPL and the COPT about the transfer cost of asset, the computation of depreciation on Rs.25.69 crores in respect of assets taken over from the COPT, as furnished by the IGTPPL, is relied upon.

Since the project period of RGCT is considered as four years for the purpose of depreciating these assets taken over from the COPT, segregation of upfront fees into lump sum fee and transfer cost of asset may not have impacted the cost assessment significantly since upfront fee is also to be spread over the project period of RGCT. Depreciation in respect of the assets taken over from the COPT is, however, moderated in view of reduction in the gross block to the extent of the scrap value of two RTG's as explained later in paragraph no. (xv)(a).

In the IGTPPL case, as stated earlier, there is a peculiar situation wherein the project life of RGCT is only four years. The civil structure, equipment taken over from the COPT and refurbishment cost has been depreciated @ 25% assuming shift of operations to ICTT by the end of the fourth year. As a result, the burden of additional depreciation is around Rs.7 crores per annum for the assets taken over from the COPT, refurbishment cost of these assets and civil works when compared with the depreciation that would have been charged for the usual economical lives of such assets.

This Authority is not inclined to pass any value judgement on the privatisation model adopted in this case. It is, however, relevant to point out that the additional burden of Rs.7 crores on account of spreading the depreciation of these assets over period of four years would not have arisen, if the options like hire of equipment were considered in the LA instead of transfer of equipment at replacement cost considering the limited period of operation by the private operator. There may not have been any loss to COPT as it would have in any case shared the revenue generated.

The IGTPPL has stated that depreciation on the new equipment / assets has been computed based on the life norms adopted as per the Companies Act or based on the life norms prescribed in the LA whichever is higher. The life of the mobile harbour crane and RTGs specified under the LA are longer than the life norms as per the Companies Act and hence depreciation is computed as per the life norms prescribed in the LA in respect of these two assets. The depreciation for the year 2005-06 in respect of new additions has been estimated by IGTPPL on pro rata basis since it expects most of the additional equipment to be completed / commissioned on or before June 2005. This is a reasonable stand and hence accepted.

The depreciation on additions to gross block on equipment such as tractors, trailers, etc., and on IT for the year 2007-08 are not considered for the purpose of this analysis as the relevant proposed additional investment are not recognised for the reasons explained in sub paragraph no. (xv)(b).

- (xi). The IGTPPL has entered into a service agreement with Dubai Port Authority (DPA) on 10 March 2005 for providing services in connection with operational and maintenance of port / terminal by the IGTPPL in formulating the corporate strategy, marketing strategy and pricing strategy, etc. In consideration for providing this services, the DPA will charge Technical Service Fees (TSF) of US\$ 0.5 million per annum plus 1% of gross revenue for the first 5 years of its operations and for the balance period, the Agreement prescribes a different fee structure.

As per the revised guidelines for tariff fixation, TSF payable by the private terminal to their promoters or to their 'associated entity' can be admitted as an item of cost for tariff fixation purpose, if yardstick of 'arms-length relationship' of the transaction is established as required under Income Tax Act. The IGTPPL has furnished a Certificate from its Chartered Accountant stating that the transfer price has been determined based on the most appropriate method having regard to 'arms length price' computed as per the provisions of Section 92(C) of the Income Tax Act and has certified that the fees payable by IGTPPL to DPA for provision of services meets the yard stick of 'arms length relationship'. The certificate issued contains some qualifying statement of the CA not conducting any independent verification of the information used. The IGTPPL has, however, argued that it is a general disclaimer since the auditors have not reviewed the audited financial statement and its books of accounts. Based on the certificate issued by the CA establishing the 'arms length relationship' of the transaction of the TSF payable by the IGTPPL to its promoter company, this item of expenditure is allowed, subject to the conditions that IGTPPL will produce at the time of the next review documentary evidence and IT assessment orders for each of the years to show that the Income Tax Authorities have allowed this expenditure. If such an evidence is not produced, estimated expenditure allowed now will be set off in the next tariff review.

While admitting this item as cost, it is also presumed that the TSF quoted in the agreement and payable by the IGTPPL is relevant only for the service rendered with reference to the operations at RGCT. If this presumption is not found to be correct, suitable adjustment will be made in future tariff.

- (xii). General Overheads have been estimated at Rs.391 lakhs for the year 2005-06 as against the actuals of Rs.477.5 lakhs reported by the COPT for the year 2004-05. The estimates furnished by the IGTPPL are accepted. The annual escalation in the cost applied by the IGTPPL for the subsequent two years is within the general escalation permitted by the revised tariff guidelines and hence may be accepted.
- (xiii). The IGTPPL in its initial proposal has considered the preliminary expenses at Rs.880 lakhs and amortised it over a period of five years. For the purpose of tariff computation, however, the preliminary expense is spread over the entire project period and this principle is being following at all other private terminal operators in the tariff fixation process.

The IGTPPL initially expressed its inability to segregate the preliminary expenses between RGCT and ICTT since some of the expenditure like project feasibility study, lease agreement, negotiation, etc., are common for both the licenses and cannot be taken in isolation. Subsequently, it has revised the estimates to Rs.330 lakhs based on the expenditure already incurred for RGCT till date less the amount written off and spread it over the project period of four years of the RGCT. The revised treatment given by the IGTPPL in respect of preliminary expense is considered.

- (xiv). The (then) Ministry of Shipping has issued a policy direction on 29 July 2003 clarifying that the revenue share / royalty payment shall not be factored into as cost for tariff fixation / revision by the TAMP. Based on this policy direction a provision has been prescribed in the revised guidelines for tariff fixation about admitting royalty as cost in tariff fixation process subject to the certain conditions only in case where bids are finalised before 29 July 2003.

In the instant case, the L.A. was signed by the IGTPPL with the COPT 31 January 2005 and there is a specific provision relating to inadmissibility of revenue share in computation to tariff. The IGTPPL has, therefore, not included revenue share as an item of cost for tariff fixation purpose.

- (xv). (a). The gross block of assets for the year 2005-06 is estimated by the IGTPPL at Rs.117.95 crores. This includes Rs.40.80 crores in respect of assets taken over from the COPT, Rs.8.26 crores from major refurbishment cost of the equipment, Rs.54.39 crores toward purchase of additional equipment like two harbour mobile cranes, four RTGs, twelve trailers, etc., Rs.5.02 crores for civil works and renovation and Rs.9.46 crores toward IT and miscellaneous equipment. It has, however, not quantified the enhancement in the economic life of the assets taken over from COPT in view of the major refurbishment.

It is relevant to mention that LA does not specifically mention anything about timing and quantum of investment on equipment / other assets at the RGCT. It requires the licensee develop the terminal to handle a minimum of 4 lakh TEUs at the end of the sixth year. The IGTPPL has, however, proposed to make new additions in the first year itself.

All the estimates regarding additions / refurbishment cost for the year 2005-06 are verified and certified by the COPT. The COPT has also forwarded copies of the supporting documents with reference to estimation of most of the capital expenditure as furnished by the IGTPPL. From the report furnished by the COPT, it is observed that no work order or contracts have been issued in respect of some assets worth Rs.6.29 crores which are planned to be added in the current financial year. Since the COPT in the verification report have not made any comment to exclude the proposed addition, it is considered as part of the capital employed, subject to verification of actuals later.

The capacity of the terminal under the COPT operation is reported at 1.95 lakh TEUs per annum. In view of the specific provision in line with the LA requiring enhancement in the capacity of RGCT and the traffic is shown to achieve a decent growth, the proposed additions to the gross block during the year 2005-06 is accepted.

The IGTPPL has reported that two RTG's taken over from the COPT are not in a working condition and need to be scrapped. The LA specifies the list of the assets to be transferred by the COPT to the IGTPPL. It is, however, not understood why such assets which are to be scrapped immediately should have been transferred by the COPT to the IGTPPL. The IGTPPL has not included the scrap value of these two RTG's in this tariff fixation exercise. In the absence of any information furnished by the IGTPPL about the scrap value

of the RTGs, the reserve price norms prescribed for fully paid up assets of the major ports by the Government at 7.5% of the gross block is considered for estimating the scrap value of these RTGs. It is relevant to mention that the life of one of the RTGs transferred by the COPT is reported to be nil. Though the IGTPPL will get some scrap value in respect of this RTG, no residual value is considered for adjustment. The gross block of the other RTG is reported at Rs.320 lakhs by the COPT and accordingly, scrap value in respect of both these RTGs together is estimated at Rs.24 lakhs applying the realisation norms prescribed by the Govt. The gross block of the IGTPPL for the year 2005-06 and the subsequent years are scaled down to the extent of scrap value of RTGs receivable by the operator. The actual disposal value of these RTGs will be verified at the time of the next review and suitable adjustment in tariff will be made, if necessary.

- (b). An addition of Rs.7.55 crores to the gross block has been considered during the year 2007-08 due to investment on additional equipment like tractors, trailers, IT, etc. It has clarified that this investment were deferred to the third year in view of the major refurbishment of existing equipment already undertaken in the first year of its operations. The addition proposed in the IT is to be transferred to the Vallarpadam as admitted by the IGTPPL.

The IGTPPL has not furnished any justification for the proposed new additions in terms of reduction in unit cost or increase in volume / capacity. It is relevant to mention that addition of 12 new trailers and other equipment are already considered in the gross block of the year 2005-06. The capacity of the RGCT is estimated to reach at 4.01 lakhs TEUs per annum with the existing equipment taken over from the COPT and the new additions considered during the year 2005-06 which fully meets the capacity level envisaged in the LA.

As stated earlier, since the operations at the RGCT is only an interim arrangement, it is not found appropriate to burden the tariff with the cost of assets which are proposed to be procured at the fag end of the RGCT project and to be transferred to the ICTT project.

In view of this position, the estimated addition to the gross block to the tune of Rs.7.55 crores in the year 2007-08 is not considered for tariff computation.

- (c). The IGTPPL has considered the entire upfront fee of Rs. 40.80 crores payable to the COPT as the transfer cost of the assets for the purpose of computation of depreciation. It has, however, not sought return on the entire upfront fee. The LA, allows the licensee to pay this amount in a phased manner over a period of eight years alongwith interest payable on the outstanding upfront payment at the agreed rate.

In view of this specific arrangement in the LA, the IGTPPL has claimed return only to the extent of the amount actually payable by it during each of the financial years and included the interest component on unpaid amount of the upfront fee as expense.

The general approach adopted by this Authority is to allow 15% return on the capital employed for tariff fixation purpose in line with the provision prescribed in the revised tariff guidelines. In the instant case, however, a quick calculation shows that allowing return on the actual amount paid as upfront and including interest cost on the balance under expenses will have a lesser impact on the tariff as against allowing return on the entire capital employed based on the assets deployed irrespective of payment made to them. That being so, the treatment proposed to be given by the IGTPPL is accepted.

As per the LA, interest is payable on the outstanding upfront fee on each anniversary of the date of commencement of commercial operations. The IGTPPL has estimated the interest element at Rs.324.70 lakhs, Rs.293.80 lakhs and Rs.277.40 lakhs respectively for the three years under projections. Since the IGTPPL commenced the operations on 1 April 2005, the interest will become due on 1 April 2006 only and hence cost should not be considered for the year 2005-06. The COPT after verification of the estimations of the IGTPPL, has indicated the interest cost on the outstanding balance of upfront fee to be nil for the year 2005-06, Rs.310.08 lakhs for the year 2006-07 and Rs.293.76 lakhs for the year 2007-08. The interest has been computed at the rate of 8% per annum. The interest cost as verified by the COPT are considered in the revised cost statement.

The interest on the debt for other assets not arising from the LA obligation is, however, not admissible since return @ 15% is allowed on the relevant net fixed asset value.

The IGTPPL has also included the estimated operating loss in arriving at the value of the capital employed. The revised tariff guidelines clearly define capital employed which will qualify for return. The carry forward loss cannot be admitted for allowing return thereon. The debit balance considered by the IGTPPL is excluded from computation of capital employed.

- (d). The working capital for the year 2005-06 is estimated at Rs.58.4 lakhs. This is found to comply with the working capital norms prescribed in the revised tariff guidelines and hence accepted. The working capital for the years 2006-07 and 2007-08 are considered as nil though negative working capital is projected by the IGTPPL.
- (e). The capital employed subject to the modifications explained in the foregoing paragraphs works out to Rs.69.60 crores for the year 2005-06 and Rs.55.54 crores for the year 2006-07 and Rs.44.11 crores for the year 2007-08.

- (xvi). The IGTPPL has stated that the capacity of the terminal will be 255000 TEUs based on average dwell time of 7 days. It is relevant to mention that the storage income is estimated based on average dwell time of 4.45 days, and hence there is no reason to consider a different basis for capacity assessment. The COPT has certified the capacity of the terminal will be 401000 TEUs based on the average dwell time of 4.45 days and the same is considered for the purpose of this analysis.

The revised tariff guidelines for tariff fixation prescribes a pre-tax rate of 15% return on capital employed in case of business assets. The return is linked to the capacity utilisation factor of the terminal

As stated earlier, the IGTPPL has proposed to deploy additional equipment in the first year itself to achieve capacity of 4 lakh TEUs though the LA requires this capacity level to be achieved by the end of the sixth year. The volume projected is not to fully match the enhanced capacity of the terminal. Even the per unit operating cost excluding the payments arising from the LA such as lease rentals, TSF, etc., are not found to reduce but instead estimated to increase. The IGTPPL, therefore, cannot claim full return on such investments. The 15% return on capital employed prescribed in the revised tariff guidelines is the maximum level subject to capacity utilisation.

The capacity utilisation for the throughput projected works out at the level of 53% for the year 2005-06, 61% for the year 2006-07 and 66% for the year 2007-08. The IGTPPL has not furnished any explanation for under utilisation of capacity below 60% for the year 2005-06 as required as per the revised tariff guidelines for analysing the factors leading to capacity under utilisation. That being so, the maximum permissible Return on Capital Employed (ROCE) of 15% is moderated for the year 2005-06 with reference to the capacity utilisation in line with the revised tariff guidelines for the

years 2005-06. Since the capacity utilisation for the years 2006-07 and 2007-08 is above 60%, the ROCE for these two years year is allowed @ 15% as per the revised tariff guidelines on the moderated capital employed.

- (xvii). Subject to the discussion above, the cost statement has been modified. The modified cost statement is attached as Annex - I. The result disclosed by this statement is summarised as shown in the table given herein under:

Surplus (+)/deficit (-) 2005-06		Surplus (+)/deficit (-) 2006-07		Surplus (+)/deficit (-) 2007-08		Average Surplus (+) / Deficit (-) as a % of operating income
(Rs. in lakhs)	As % of operating income	(Rs. in lakhs)	As % of operating income	(Rs. in lakhs)	As % of operating income	
(-) 811.53	(-) 16.1%	(-) 1204.77	(-) 20.9%	(-) 848.11	(-) 13.6%	(-) 16.9%

It can be seen from the above table that the modified cost statement shows an average deficit of around 17% for the years 2005-06, 2006-07 and 2007-08 over the operating income estimated at the COPT tariff level. Though the above statement shows the result for the full year of 2005-06, the position pertaining to the period after November 05 will only be relevant since revised tariff will have prospective effect.

Some of the users have compared the prevailing tariff of the Cochin port with the tariff of the Chennai and the Tuticorin port and have pointed out that the existing tariff at the COPT itself is high and hence the proposed increase by the IGTPL should not be allowed.

It is relevant to mention that tariff of the major ports and private operators is generally fixed based on cost plus approach by allowing admissible cost and permissible return on capital employed, as prescribed in the revised tariff guidelines.

It may be significant to mention that the impact of the privatisation model adopted and the decision to migrate to ICTT in four year period works out to around Rs.24 crores per annum when compared to COPT operations, which accounts for 44% of the operating income at the present tariff level. The additionalities like lease rentals, revaluation of assets and additional workforce directly flow from the privatisation model. No mention about another important factor of the hefty revenue share payment to the landlord port is made here because this item is not within the purview of tariff computation. This Authority had earlier, in the CCTL case, commented upon the need of the benefit of privatisation reaching the users in the form of cost reduction. Keeping this in mind, we have suggested to the Government some measures for review of the existing privatisation model adopted. Any review and revised model, if any, will be applicable only in the future bidding process. In the case of IGTPL, the admissible costs arising due to the BOT model are constrained to be recognised.

The cost statement reflects an average deficit of around 17%. In view of the deficit position depicted by the cost statement, and also for the reasons explained above, there is a case for an upward revision of tariff from the current COPT level.

- (xviii). The usual approach adopted may warrant a straight increase in tariff of 17% which is the average deficit. But in this case, it is necessary to moderate such increase in view of the time required for full utilisation of the investments of IGTPL and reasonable improvement to be demonstrated in the productivity levels resulting in cost savings to users. The IGTPL was, therefore, advised to phase out the increase within the tariff validity period. The IGTPL has proposed an increase of 13% for the

period from 1 October 05 to 31 March 06, 11% for the period from 1 April 2006 to 30 September 2006 and 9% thereafter. The proposed increases are over the tariff for the immediately preceeding period and exclude storage charges for which a flat 50% increase has been proposed. The graded increase proposed with reference to the current level of tariff amounts to 13% for 1 October 05 to 31 March 06, 25.43% for 1 April 06 to 30 September 06 and 36.72% for the remaining period.

In absolute terms, the revenue deficit for the period from November 05 to March 2008 which needs to be bridged through tariff increase is Rs.23.91 crores as per the modified cost position. Even though the IGTPPL agreed to our suggestion for a phased increase, the phasing of revision proposed by it is too frequent to provide the comfort of tariff stability to the users. Considering the revenue requirement, it will suffice if a two stage revision in tariff is allowed. The existing tariff may be increased by 10% which will be valid from the effective date of implementation of this Order till 31 March 2007.

The prevailing tariff of the first stage will be increased by 8% from 1 April 2007 and remain valid for the balance period of tariff validity cycle which will expire on 31 March 2008.

The storage charges will, however, undergo a flat increase of 50% for reasons explained in the subsequent paragraph.

The additional revenue generation due to this revised arrangement is estimated to be Rs.24.67 crores for the period from November 2005 to March 2008 which meets the requirement indicated by the modified cost statement.

Even at the cost of repetition, it is pointed out that the tariff increase allowed is mainly based on the assumption IGTPPL will migrate from RGCT by 31 March 2009. As mentioned earlier, this position is subject to periodic review and tariff adjustment, in case of any change in the basic premises.

- (xix) The IGTPPL has proposed an increase of 50% in the storage charge. It has clarified that in view of the yard space constraint and to avoid congestion in the terminal, higher storage charge is proposed so that the average dwell time is significantly reduced and the projected throughput can be achieved. The proposed increase in storage charge is expected to reduce the average dwell time of containers by approximately 30%-35%.

The capacity of IGTPPL to handle around 400,000 TEUs can be achieved with the equipment deployed subject to average dwell time of containers is at 4.45 days.

This Authority unreservedly endorses the position that the container yard is meant only for temporary storage of containers and it should not be used as a warehouse. This position assumes significance when the container terminal has constraint of space as reported by the IGTPPL. The storage charge to be prescribed in such cases should act as a deterrent to avoid long dwell time. In any case dwell time / storage charges are levied only after expiry of the free period allowed. In view of this position, the proposed increase of 50% in the storage charge is approved.

The IGTPPL has proposed free days of 7 days in case of laden containers as against 5 days free period prescribed in the SOR of the COPT. The free period in respect of empty containers, transshipment containers is proposed at the same level as prescribed in the existing SOR of the COPT. The revised tariff guidelines allows the flexibility to the port / private operators to propose free period. That being so, the free period proposed by the IGTPPL is accepted.

- (xx) The IGTPPL has proposed to adopt the tariff structure of the COPT Scale of Rates. Rates for individual components of services could have been more scientifically determined with reference to the cost of the service provided, if such details had been

furnished by the IGTP. Even though the IGTP was requested to furnish activity-wise costing, it could not furnish such details. This Authority is, therefore, constrained to accept the IGTP approach of prescribing the tariff based on overall cost position.

The approach adopted in arriving at the proposed rates may not exactly tally with the cost of rendering the service for individual components of service in isolation for the reasons explained above. It has to be recognised that the overall cost position considered for the terminal as a whole takes into account all admissible operating expenditure estimated by the IGTP. This means, cost deficit, if any, under one of the components of services, is made good by surplus available in some other components since the tariff are not exactly with reference to the cost of rendering individual services.

We have proceeded this case further without insisting for activity-wise costing from the IGTP recognising that it may not have reliable data for such costing since it has taken over the terminal recently. The IGTP, is, however, advised to draw up its proposal supported by cost details for individual activities, at the time of the next revision / review of its tariff.

As mentioned earlier, the IGTP has proposed to continue with the itemised tariff structure instead of composite box rate. It is relevant to mention that at many other private terminals, a composite box rate is prescribed. In fact the revised tariff guidelines also encourages prescribing composite box rate for various operations including wharfage and to allow rebate, if any of the services included in the composite box rate are not provided. The IGTP is, therefore, advised to consider adopting composite box rate at the time of the next tariff review.

- (xxi). The IGTP has proposed the gantry crane charge, charges of handling hatches, reefer services, consolidated charges for transshipment container for foreign-going vessels in dollar denomination which was also the case in the COPT Scale of Rates. As mentioned earlier, the IGTP has taken into consideration the Rupee denominated tariff levels of COPT for the purpose of income estimation. There is considerable depreciation of US dollar since the last prevailing Scale of Rates of COPT was fixed in January 2004. This depreciation in value of US dollar is not captured in the income estimation and to that extent the income estimate is overstated. Since it is complicated to adjust suo motu the income estimation, with certain degree of precision, it is left unaltered except in case of storage charges. It is noteworthy that the dollar denominated rates are to be included in the revised Scale of Rates following the current prevailing conversion rate of exchange. Since the base of the dollar denominated rates at COPT and that to be prescribed for the IGTP are different, the increase in dollar denominated rates will be more than the general increase in tariff to be given effect immediately as discussed in paragraph (xviii).
- (xxii). The details of the services offered against levy of each of the tariff items are not explicitly disclosed in the proposed SOR on the grounds that the existing tariff of the COPT does not incorporate such details. The IGTP has clarified that the tariff in the COPT SOR pertains to one movement, however, tariff is levied for number of movements involved for each category of containers. For example, the import or export container involves two yard movements and accordingly twice the tariff prescribed for handling at the CY are levied, for ICD containers twice the tariff for transportation is levied in view of additional rail movement. Incidentally, none of the users have raised any objection on the present system of levy of tariff followed by the IGTP based on the COPT tariff.
- (xxiii). Concessional tariff is proposed for coastal vessel / containers at 60% of the tariff of foreign going vessel / container in respect of handling charges, bay shifting charges (restow), charges for handling hatches, transportation charges, handling at Container Yard and wharfage. This is found to be in line with this Authority's Order dated 7 January 2005 prescribing concessional rates for coastal vessels / containers. The

tariff for coastal vessels is, however, suitably adjusted taking into consideration the tariff increase allowed by this Authority over the COPT tariff.

It is relevant to mention that concessional tariff also need to be prescribed in the respect of transshipment charges for coastal vessel / containers. The concessional tariff prescribed by the IGTPPL in respect of transshipment of coastal vessel / container is only 20% which is not found to comply with this Authority's Order and revised tariff guidelines. The transshipment charges for coastal vessels / containers are modified prescribing the tariff at 60% of the transshipment charge for the normal container in line with the revised tariff guidelines.

- (xxiv). The single rate has been proposed for handling hatch cover for opening or closing or shifting in line with the tariff structure prescribed in the SOR of the COPT. It is relevant to mention that these operations may be carried out with or without landing the hatch cover on quay. Accordingly, separate tariff are prescribed for the two operations at the other private terminals. The tariff for handling hatch cover without landing it on quay is found to be around 40% of the tariff prescribed for landing the hatch cover on quay. Accordingly, the tariff for handling the hatch cover with landing on quay is prescribed at Rs.1650/- after allowing 10% increase on the COPT tariff and at Rs.660/- without landing it on quay.

- (xxv). The IGTPPL has proposed premium of 25% over the applicable charges for hazardous cargo containers and over dimensional containers. It has also proposed 25% premium in respect on wharfage charges for hazardous container. It is relevant to mention that the tariff guidelines prescribes levy of 25% premium in case of handling and storage charge of hazardous container and not on wharfage.

The IGTPPL has subsequently deleted proposed premium of 25% on wharfage charges for hazardous container subject to upward revision in wharfage charges for other categories to ensure cost recovery. It has, however, not carried out this modification in its recast proposal. The proposed premium on wharfage charges is not be allowed in view of the provision in the revised tariff guidelines and in line with the decision of this Authority in other cases. The impact of this modification will not be significant on its revenue since such container only form 1% of the total throughput and hence it is not found necessary to consider any upward adjustment in the wharfage of other categories of containers as claimed by the IGTPPL. The proposed premium of 25% over the applicable handling charge is, however, allowed in case of hazardous and over dimensional containers.

The proposed premium of 25% in storage charge for hazardous container is approved since it is in line with the revised guidelines.

- (xxvi). The IGTPPL at our request has incorporated a suitable conditionality in its SOR to state that in respect of container from foreign port landing at IGTPPL for subsequent transshipment to an Indian Port for coastal voyages or vice-versa, 50% of the transshipment rate prescribed for foreign-going vessels and 50% of that prescribed for coastal category shall be levied. The proposed modification is in line with the prescription made in the relevant policy decision of the Government and hence accepted.

The IGTPPL has proposed to grant rebate equivalent to the prescribed tariff for a particular service, when such service is not provided in the composite service for transshipment containers. This is also in line with the revised tariff guidelines and hence the proposed provision is accepted.

- (xxvii). We have received several representations from the Coir industry i.e. from the Coir Board, Indian Coir Association, Coir Shippers' Council, etc., raising strong objections on the proposed increase in tariff.

The Scale of Rates of the COPT does not prescribe any concessional tariff for Coir or Coir products in container. The wharfage was prescribed at Rs.500 per 20' laden container irrespective of the nature of the containerised cargo.

The tariff is fixed based on cost plus approach and permissible return. If a concessional rate is prescribed for one particular commodity, the burden of such concession will have to be inevitably be passed on the other commodities handled at the terminal to compensate the operator for the differential in the revenue. Since the stated policy of this Authority is against the cross-subsidisation and also recognising that the existing SOR of the COPT do not prescribe any concessional tariff for the coir industry, this Authority is not in a position to introduce any such concession at this stage. If a suitable policy direction is issued by the Government to the effect of allowing concessions in port charges payable by Coir and Coir products such directives will be implemented prospectively.

The decision of not allowing concession to one particular commodity also flows mainly from the general position this Authority is required to maintain in view of possible repercussion elsewhere if a deviation from the general position is made at one place. This, however, does not preclude IGTPPL from allowing any concessions to any commodity including Coir. The Act permits the private operators to levy charges within the ceiling prescribed by this Authority. The IGTPPL can allow such concessions to Coir & Coir products based on commercial consideration.

- (xxviii) Another major item of tariff which does not figure in the proposal is on-board stevedoring charges including lashing / unlashng. The COPT has confirmed that as per the terms of the LA, the Stevedoring License has been granted to the IGTPPL. Even the IGTPPL does not deny this statement. The IGTPPL in fact provides this service at its terminal but, has, not proposed any tariff for this item.

It is noteworthy that stevedoring activity is one of the services identified u/s 42 of the MPT Act, and the rate therefor is to be approved by this Authority.

In this context, the IGTPPL has argued that the COPT was not carrying out the on-board stevedoring operation i.e. lashing / unlashng and supervision when it operated the RGCT but, had licensed this operations to private agencies. It has also stated that if this item relating to on-board stevedoring is included in the SOR, then as per the terms of LA, the IGTPPL will have to share the revenue even on the stevedoring income with the COPT which was not the intention envisaged while granting the license to the IGTPPL. While granting the license, it was envisaged to carry out only those operations which were being carried out by the port and to share the revenue arising out of such operations.

This Authority is not concerned with the revenue share / royalty implications pointed out by IGTPPL. If there is any understanding between IGTPPL and COPT that the licensee will confine his activities only to those provided earlier by the Licensor before privatisations, the BOT agreement should have explicitly expressed such arrangement. On the contrary, the Licence Agreement categorically mentions that IGTPPL will carry out all the activities at the container terminal which the COPT is authorised to perform undertake or provide under the provisions of Section 42 of the MPT Act. As mentioned earlier, stevedoring activity is one such activity the port trust was authorised by the Act to perform. There is, therefore, no doubt that the BOT arrangement expects the IGTPPL to perform this activity. This is further clear from the condition in the LA about the COPT issuing stevedoring licence to the IGTPPL; and, the COPT in fact has issued such licence.

That the landlord port was not directly performing this activity and as such no tariff was included in the (then) Scale of Rates cannot be the reasons for this Authority not fixing the rate for IGTPPL when it actually provides this service. For example, the Chennai Port Trust was not providing on-board stevedoring services before privatisation of its container terminal. After privatisation and when the private

31054265-11

operator started providing this service, the rates prescribed by this Authority for CCTL include charges for on-board stevedoring, lashing / unlashings, etc.

It is understood that the IGTPPL provides on-board stevedoring services and also levies a charge therefor. The interim tariff arrangement approved by this Authority does not include charges for on-board stevedoring. It is not clear under what legal authority the IGTPPL has made such collection.

Be that as it may, fixing of on-board stevedoring charges falls very well within the jurisdiction of this Authority. Both the COPT and IGTPPL have pleaded for some time to address this issue. While this Authority is willing to allow the request, early action should be taken by IGTPPL to fix the rates for this activity since it is already levying some charges without authorisation. The IGTPPL is allowed time upto 15 November 2005 to file its proposal for fixing charges for on-board stevedoring, lashing / unlashings, stowing planning, etc., with retrospective effect from 1 April 2005, i.e. from the date of commencement of its operation.

If no such proposal with detailed analysis and supporting justifications is received within the stipulated date, it will be deemed that the cost of providing such services is covered by the different rates prescribed in the revised Scale of Rates and hence IGTPPL cannot levy any charges separately for providing on-board stevedoring services, lashing / unlashings, etc. at the RGCT. In the event, the charges levied since 1 April 2005 should also be refunded by the IGTPPL. The COPT is directed to ensure compliance of this decision by the IGTPPL.

(xxix). The IGTPPL in its initial proposal had proposed tariff for stuffing / destuffing charges. In this context, the Cochin Custom House Agent's Association (CCHAA) had pointed out that the circular issued by the Custom House appointing IGTPPL as the custodian of goods landed in the COPT area does not mention anything about CFS. As per the terms of the LA, the CFS operations is to be performed by a third party and the IGTPPL is responsible only for providing necessary tractors / trailers and equipment for transport of containers between the stackyard and CFS and lift off and mounting operations at CFS. It has clarified that the tariff for stuffing / destuffing charge was inadvertently included in its initial proposal and hence it has deleted this schedule in its revised proposed SOR. In view of the position explained, maintaining a differential wharfage rate for house stuffed / destuffed containers is not relevant as nothing is available on record to show any additional services provided by IGTPPL to this category of containers.

(xxx). The revised tariff guidelines states that the users will not pay for delays beyond the reasonable level attributable to port. The IGTPPL has accordingly, in view of our suggestion incorporated a provision stating that storage charge shall not accrue in the period during which the IGTPPL is not in a position to deliver / shift the empty container when requested by the users. The proposed provision is in line with the revised tariff guidelines, hence accepted.

(xxxi). Since the berth hire charges for vessels handled by IGTPPL will be collected by the COPT as per the terms of LA, the IGTPPL was advised to incorporate a conditionality to refund berth hire charges to the vessels for the period when the vessels idle at RGCT when operations cannot take place due to failure / break down of the shore based facility. This flows from the principle of not requiring user to pay for delays beyond the reasonable level attributable to port / operators. The IGTPPL has argued that suitable provisions are incorporated in the separate agreements entered with the users in respect of vessels arriving with fixed berthing windows. It has stated that a general conditionality cannot be prescribed to all vessels since otherwise, even delays in port due to vessel characteristic will have to be compensated. In this context, it is relevant to mention that the refund of berth hire is suggested for vessels idling only when the operations cannot be undertaken due to failure / break down of shore based facilities and hence the characteristic of vessels will not be relevant for this purpose.

A similar condition is already included in the Scale of Rates of COPT which prohibit the port from levying berth hire charges for that period of idling of vessels. The only modification needed now is that the terminal operator has to refund such berth hire as it is not reasonable to require the COPT not to charge for the reasons attributable to the terminal operator. The IGTPPL wants to adopt the prevailing tariff structure of COPT. That being so, there is no reason why the existing provision in this regard should not be made applicable to IGTPPL. A suitable conditionality requiring IGTPPL to allow rebate equivalent to berth hire accrued during the period of idling of vessels on account of reasons attributable to the terminal is included in the SOR. It is noteworthy, that such conditions can be seen in the existing Scale of Rates of other private terminals like South West Port Limited (SWPL) and Vizag Seaport Limited (VSL).

- (xxdii). The proposed administrative charges of Rs.200 for change in status, computer data amendment and amendment in import / export application for general manifest at the request of the users are all for miscellaneous services and are approved.
- (xxdiii) As per the revised tariff guidelines, the private operators are required to propose incentive for better performance of the terminal and disincentive for performance below the benchmark level. The IGTPPL is advised to incorporate such a scheme based on the experience gained in the operation while formulating its next proposal for review of tariff.
- (xxdiv). The IGTPPL has not updated the conditionality relating to payment of penal interest on delayed payment / refund which should be 2% above the prime lending rate of State Bank of India as per the revised guidelines for tariff fixation. The proposed provision is modified to prescribe a penal rate of 13% in line with the provision in the revised tariff guidelines as recently prescribed in the VCTPL case.
- (xxdv). The bank name proposed for adopting the market buying rate in proposed provision relating to conversion of container related charges denominated in dollar into rupee terms is not found to be in line with the revised tariff guidelines. The proposed provision is modified in line with the prescription in the revised tariff guidelines. The IGTPPL should inform the Trade about the specific bank it has adopted for this purpose.
- (xxdvi). Some of the proposed provisions which are not in line with the common prescription at other major ports / private terminals and the provisions of the revised tariff guidelines have been modified.
- (xxdvi). The revised tariff guidelines prescribe tariff validity cycle of three years. Since the financial position considered for the purpose of this analysis is only till 31 March 2008, the validity of the revised Scale of Rates will also expire on 31 March 2008.

16.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the revised Scale of Rates of the IGTPPL attached as Annex-II.

16.2. The revised Scale of Rates and conditionalities of the IGTPPL will come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India and shall be in force till 31 March 2008. The approval accorded will automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

16.3. The tariff of the IGTPPL has been fixed relying on the information furnished by the operator and based on various assumptions made as explained in the analysis. If this Authority at any time during the prescribed tariff validity period, finds that the actual position varies substantially from the estimations considered or there is deviation from the assumptions accepted herein, it may require the IGTPPL to file a proposal ahead of the schedule to review its tariff and to set off fully the advantage accrued on account of such variations in the revised tariff. Analysis of variation will also be

made at the time of the next review and adjustments will be made as provided in the revised tariff guidelines.

16.4. The IGTPPL is advised to file its proposal latest by 15 November 2005 for fixing charges for on-board stevedoring with retrospective effect from 1 April 2005 i.e. from the date of commencement of its operation. If no such proposal with detailed analysis and supporting justifications is received within the stipulated date, it will be deemed that the cost of providing such services is covered by the different rates prescribed in the revised Scale of Rates. Consequently, IGTPPL cannot levy any charge separately for providing on-board stevedoring services, lashing / unlashings, etc. at the RGCT. In the event, the charges levied since 1 April 2005 should also be refunded by the IGTPPL.

A. L. BONGIRWAR, Chairman

[ADVT III/IV/143/05-Exty.]

39

COST STATEMENT OF INDIA GATEWAY TERMINAL PRIVATE LIMITED

ANNEX - I

Sr. No	Particulars	Rs. in lakhs						
		COPT Actuals 2004-05	IGTPPL Projections				Modified Estimates	
			2005-06	2006-07	2007-08	2005-06	2006-07	2007-08
	Throughput in TEUs	185,175	212,951	244,894	265,761	212,951	244,894	265,761
I.	REVENUE (at the COPT tariff)	4,558.27	5,046.98	5,766.30	6,222.82	5,048.95	5,768.51	6,225.16
II	OPERATING EXPENSES							
	Direct Labour	565.22	843.72	894.35	987.24	826.10	875.67	932.06
	Equipment Maintenance	261.20	325.00	455.00	591.50	230.37	245.20	260.99
	Utilities / Fuel	392.60	637.00	700.70	840.84	557.53	682.45	788.30
	Equipment Lease	235.50	256.95	264.66	271.90	255.00	262.00	271.90
	Insurance	4.50	173.70	182.39	191.50	173.70	173.70	173.70
	Operations Equipment Depreciation	266.40	1,009.83	1,149.57	1,177.28	1,003.58	1,143.32	1,143.32
	Land Lease	n/a	1,008.00	1,058.40	1,111.32	1,008.00	1,058.40	1,111.32
	Technical Service Fees	n/a	267.47	274.66	279.23	267.47	274.66	279.23
	Sub Total	1,725.42	4,521.68	4,979.73	5,450.80	4,321.75	4,715.40	4,960.81
	OVERHEADS							
	General Overheads	477.45	391.38	414.86	439.75	391.38	414.86	439.75
	Mgt. and Admin. Labour	184.39	275.25	291.76	309.27	275.20	291.76	309.27
	Non-operating Depreciation	n/a	236.21	325.42	364.72	236.21	325.42	325.42
	Prelim & Startup expenses w/off	n/a	82.62	82.62	82.62	82.62	82.62	82.62
	Sub Total	661.84	985.45	1,114.66	1,196.36	985.41	1,114.66	1,157.86
	TOTAL (I)	2,387.26	5,507.13	6,094.38	6,647.17	5,307.16	5,830.06	6,117.87
III	OPERATING SURPLUS (I-II)	2,171.81	-460.15	-328.08	-424.34	-258.20	-61.54	107.29
IV	FINANCING CHARGES							
	Interest on Loans	230.62	118.82	350.11	388.54	0.00	8.00	0.00
	Interest on outstanding upfront fee payable in a phased manner as per LA	0.00	324.66	293.76	277.44	0.00	310.08	293.76
	TOTAL (IV)	230.62	443.48	643.87	665.98	0.00	310.08	293.76
V	NET SURPLUS (III-IV)	1,940.39	-903.63	-971.95	-1,098.33	-258.20	-371.62	-186.47
VI	CAPITAL EMPLOYED	n/a	9,479.48	9,856.81	9,856.81	6,960.11	5,554.32	4,410.97
VII	Return on capital Employed(ROCE) at 15% (VI x 15%)	n/a	1,421.92	1,478.52	1,478.52	1,044.02	833.15	661.65
VIII	Capacity Utilisation					0.53	0.61	8.66
IX	ROCE adjusted for capacity utilisation for the year 2005-06					553.33	833.15	661.65
X	NET SURPLUS (III - IX)	n/a	-2,325.55	-2,450.47	-2,568.85	-811.53	-1,204.77	-848.11
XI	Net deficit as a percentage of operating income		-46.1%	-42.5%	-41.3%	-16.1%	-20.9%	-13.6%
XII	Average net deficit for the three years 2005-06 to 2007-08 as a % of operating income		-43.3%			-16.9%		

Annex-IIINDIA GATEWAY TERMINAL PRIVATE LIMITEDSCALE OF RATESPREFACE

This Scale of rates sets out the charges payable to India Gateway Terminal Private Limited (IGTPL) for use of services and facilities provided at the Rajiv Gandhi Container Terminal (RGCT).

1. DEFINITIONS

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). "CFS" means Container Freight Station of COPT.
- (ii). "Coastal Vessel" shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal license issued by the competent authority.
- (iii). "Container" means the standard ISO container, suitable for the transport and stacking of cargo and must be capable of being handled as a unit and lifted by a crane with a container spreader.
- (iv). "Foreign-going Vessel" shall mean any vessel other than a coastal vessel.
- (v). "Hazardous container" means a container containing hazardous goods as classified under IMO.
- (vi). "ICD" means Inland Container Depot.
- (vii). "IGTPL" means India Gateway Terminal Private Limited, a company incorporated in India, its successors and assigns.
- (viii). "Over Dimensional Container" means a container carrying over dimensional cargo beyond the normal size of standard containers and needing special devices like slings, shackles, lifting beam etc. Damaged containers and container requiring special devices for lifting is also classified as Over Dimensional Container.
- (ix). "Per Day" means per calendar day or part thereof.
- (x). "Reefer" means any Container for the purpose of the carriage of goods, which require refrigeration.
- (xi). "Port" means the Cochin Port Trust.
- (xii). "Shut Out Container" shall mean any container brought into the port for shipment but not shipped by the designated vessel and is lying in the port premises.
- (xiii). "Tonne" means one metric Tonne of 1,000 kilograms or one cubic metre.
- (xiv). "Transshipment Container" shall mean any container which is discharged from one vessel, stored in the yard and transported through another vessel.

2. GENERAL

- (i). Status of a vessel as borne out by its certification issued by Director General of Shipping is the relevant factor for deciding whether the vessel is 'foreign-going' or 'coastal'. Foreign going vessels permitted to undertake coastal voyages and the cargo / container carried by them will also qualify for the concession in respect of such permissible voyages.
- (ii). (a). A foreign-going vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.

- (b). A foreign-going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage License issued by the Director General of Shipping.
 - (c). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
 - (d). In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.
 - (e). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other documents will be required to be entitled to coastal rates.
- (iii). Container-related charges denominated in US dollar terms shall be collected in equivalent Indian rupees. For this purpose, the market buying rate notified by the Reserve Bank of India, State Bank of India or its associates or any of the public sector banks as may be specified from time to time prevalent on the day of entry of the vessel into the Terminal (in case of import container) and on the day of arrival of containers in the Terminal premises (in case of export containers) shall be applied for conversion of the dollar-denominated charges into Indian rupees.
- (iv). A regular review of exchange rate shall be made once in 30 days from the date of arrival in the cases of vessels staying in the port for longer period. The basis of billing shall change prospectively with reference to the appropriate exchange rate prevailing at the time of review.
- (v). (a). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- (b). The minimum charge recovered in any application / bill shall be rupees fifty only Rs.50.00.
- (c). No claim of refund shall be entertained unless the amount refundable is Rupees fifty Rs.50.00 or more. This limit of Rs.50.00 shall also be applied for supplementary claims of under charge.
- (vi). (a). The user shall pay penal interest on delayed payments of any charge under this Scale of Rates. Likewise, the IGTPL shall pay penal interest on delayed refunds.
- (b). The rate of penal interest will be 13% p.a. The penal rate will apply to both the IGTPL and the port users equally.
- (c). The delay in refunds by the IGTPL will be counted beyond 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
- (d). The delay in payments by the users will be counted beyond 10 days after the date of raising the bills by IGTPL.
This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services as stipulated in the MPT Act, 1963 prescribed as a condition in the tariff.
- (vii). The rates prescribed in Schedule 3.1.1, 3.1.2, 3.1.3, 3.1.4, 3.2.1, 3.2.2, 3.3, 3.4 and 3.5 will be subject to upward revision of 8% with effect from 1 April 2007.
- (viii). Premium of 25% will be levied over the applicable handling charges prescribed in Schedule 3.1 and Schedule 3.2 for hazardous Cargo Container / Over-dimensional Cargo Containers.

- (ix). In case a vessel idles due to non-availability or breakdown of the shore based facilities of IGTPPL or any other reasons attributable to the IGTPPL, rebate equivalent to berth hire charges payable to COPT accrued during the period of idling of vessel shall be allowed.
- (x). Administrative charges of Rupees Two hundred (Rs.200.00) will be charged for:
- (a). Requests for amendments in the import or export application or import general manifest or delivery order.
 - (b). Change of Status.
 - (c). Computer data amendment per unit.

3. CHARGES FOR CONTAINER OPERATIONS

3.1. Gantry Cranes Charges

3.1.1. For handling Import / export Containers

Particular	Foreign-going (In US \$)			Coastal (In Rs.)		
	Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length	Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length
(i). Laden container	25.24	37.86	50.48	660.00	990.00	1320.00
(ii). Empty container	25.24	37.86	50.48	660.00	990.00	1320.00

Note:

Services in case of Schedule 3.1.1 include handling by quay crane only.

3.1.2. Bay shifting Charges (Restows)

Particular	Foreign-going (In US \$)			Coastal (In Rs.)		
	Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length	Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length
(i) Shifting Containers within the bay itself (laden and empty)	25.24	37.86	50.48	660.00	990.00	1320.00
(ii) Shifting Containers from one bay to another (laden and empty)	56.16	84.24	112.32	1468.50	2202.75	2937.00

3.1.3. Charges for handling hatches (For opening or closing or shifting the hatch cover).

Particular	Rate per hatch cover per lift	
	Foreign-going (In US\$)	Coastal (In Rs.)
(i). Without landing hatch cover on / quay.	15.15	396.00
(ii). With landing hatch cover on / quay.	37.86	990.00

3.1.4. For handling any item of heavy cargo / container which requires usage of 60 tonne hook (ergo beam) of the gantry crane

Particular	Foreign-going (in US\$)	Coastal (in Rs.)
i) First one hour or part thereof	252.41	6600.00
ii) For each 30 minutes or part thereof	126.20	3300.00

Note:

- (1). For the purpose of calculating the total time taken, in the case of (i) & (ii) above, the total deployment time of the crane for the particular work will be taken.

General notes for Schedule 3.1.

- (1). Gantry crane charges for handling multi-dimension containers, over high containers etc. by using extension piece will be charged at the rate prescribed for 45 feet containers.
- (2). Gantry Crane charges for handling containers by using slings put on spreader will also be charged at the rate prescribed for 45 feet.

3.2. Charges for use of other containers handling equipment

3.2.1. Transportation from QC to Yard & Vice Versa

Particular	Normal Containers (in Rs.)			Coastal (in Rs.)		
	Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length	Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length
Laden container	247.50	371.25	495.00	148.50	222.75	297.00
Empty container	220.00	330.00	440.00	132.00	198.00	264.00

Note:

- (1). The rate prescribed above will be levied per container movement to or from the quayside.

3.2.2. Handling at Container Yard for lift on / off, or delivery / receipt to and from customers.

Particular	Normal Containers (in Rs.)			Coastal (in Rs.)		
	Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length	Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length
Laden container	528.00	792.00	1056.00	316.80	475.20	633.60
Empty container	165.00	247.50	330.00	99.00	148.50	198.00

Note:

- (1). The rate prescribed will be levied per container movement at CY.

3.3. Composite Handling Charges for Transshipment Containers.

Particular	Foreign-going (in US\$)			Coastal (in Rs.)		
	Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length	Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length
i) Laden container	75.72	113.58	151.45	1980.00	2970.00	3960.00
ii) Empty Container	65.62	98.44	131.25	1716.00	2574.00	3432.00

Notes:

- (1). The composite rates given above cover gantry charges, charges for transportation from quay to yard and vice-versa, charges for grounding and lifting by transfer crane at the yard and wharfage on container as well as containerized cargo.
- (2). If any of the services covered by the composite rates are not provided by the port, a rebate equivalent to the notified charges for that service shall be allowed on the composite rates.
- (3). A container from foreign port landing at the IGTPL for subsequent transshipment to an Indian Port on a coastal voyage or vice versa would be charged at 50% of the transshipment charge prescribed for foreign-going vessel and 50% of that prescribed for the coastal category.
- (4). A transshipment container sent to CFS, ICD or taken delivery locally shall be charged the local container rate.

3.4. Wharfage Charges

Particular	Normal Containers (In Rs.)			Coastal (In Rs.)		
	Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length	Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length
Laden container	550.00	825.00	1100.00	330.00	495.00	660.00
Empty Container	115.50	173.25	231.00	69.30	103.95	138.60
ICD containers	550.00	825.00	1100.00	330.00	495.00	660.00

3.5. Reefer Charges

Particular	Foreign-going (in US\$)			Coastal (in Rs.)		
	Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length	Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length
Electricity supply & monitoring charges per 4 hrs or part thereof	2.94	4.41	5.88	128.15	192.20	256.30

3.6. Storage Charges – per day or part thereof

Particular	Rate per container per day or part thereof					
	Foreign-going (in US\$)			Coastal (in Rs.)		
	Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length	Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length
Laden container						
i) First 7 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
ii) 8-15 days	4.50	9.00	13.50	196.10	392.20	588.30
iii) 16-30 days	9.00	18.00	27.00	392.20	784.45	1176.70
iv) Thereafter	18.00	36.00	54.00	784.45	1568.90	2353.30
Empty container						
i) First 3 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
ii) 4-10 days	4.50	9.00	13.50	196.10	392.20	588.30
iii) 11-15 days	9.00	18.00	27.00	392.20	784.45	1176.70
iv) Thereafter	18.00	36.00	54.00	784.45	1568.90	2353.30

Transhipment container - Laden						
i) First 30 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
ii) 31-45 days	9.00	18.00	27.00	392.20	784.45	1176.70
iii) Thereafter	13.50	27.00	40.50	588.30	1176.70	1765.00
Transhipment container - Empty						
i) First 15 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
ii) 16-30 days	9.00	18.00	27.00	392.20	784.45	1176.70
iii) Thereafter	13.50	27.00	40.50	588.30	1176.70	1765.00

Notes:

- (1). The free period for import containers starts from the day after the day of landing of the container from the vessel.
- (2). The free period for export containers starts from the date of admission of the container.
- (3). For the purpose of calculation of free period Sundays, Customs notified holidays and Terminal's non-working days shall be excluded.
- (4). Transhipment containers whose status is subsequently changed to local FCL / LCL / ICD shall loose the concessional storage charges. The storage charges for such containers shall be recovered at par with the relevant import containers storage tariff.
- (5). The storage charges shall not accrue for the period during which the IGTPPL is not in a position to deliver / ship the empty container when requested by the user.
- (6). For hazardous container, the storage charges shall be 25% more under the respective slab as given above.
- (7). Total storage period for a shut out container shall be calculated from the day following the day when the container has become shut out till the day of shipment / delivery.
- (8). The storage charges on abandoned FCL container / shipper owned containers shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the day of landing of the container, whichever is earlier subject to the following conditions:
 - (i). The consignee can issue a letter of abandonment at any time.
 - (ii). If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent / MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that,
 - (a). the Line shall resume custody of container along with cargo and either take back it or remove it from the port premises; and
 - (b). the line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.
 - (iii). The container Agent / MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all necessary actions are taken by the shipping lines for destuffing the cargo.
 - (iv). Where the container is seized / confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be destuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the day the Custom order release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and destuffing. Otherwise, seized / confiscated containers should be removed by the line/ consignee from the port premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the day of such removal.